

DELIB

Verhandlungsheft

Strassenverkehrsgesetz. Aenderung

**Cahier
des délibérations**

Loi sur la circulation routière.
Modification

**Quaderno
delle deliberazioni**

Legge sulla circolazione stradale.
Modificazione

.86.043

Parlamentsdienste
Services du Parlement
Servizi del Parlamento

Verantwortlich für diese Ausgabe

Parlamentsdienste
Dokumentationszentrale
Ernst Frischknecht
031/61 97 31

Bezug durch:

Parlamentsdienste
Dokumentationszentrale
3003 Bern
Tel. 031/61 97 44
Telefax 031/61 82 97

- Responsable de cette édition

Services du Parlement
Centrale de documentation
Ernst Frischknecht
031/61 97 31

- S'obtient:

Services du Parlement
Centrale de documentation
3003 Berne
Tél. 031/61 97 44
Téléfax 031/61 82 97

Inhaltsverzeichnis

		<u>Seiten</u>	<u>Deckblatt</u>
1	Uebersicht über die Verhandlungen	I	rot
2	Detaillierte Uebersicht über die Verhandlungen	II	rot
3	Rednerlisten	VII	rot
4	<u>Verhandlungen der Räte</u>		
	Nationalrat	09.03.1988	
		26.02.1989	169
		06.10.1989	132
			1805
	Ständerat	27.09.1988	534
		18.09.1989	415
		06.10.1989	622
			grün
			gelb

Table des matières

		<u>Pages</u>	<u>Couverture</u>
1	Résumé des délibérations	I	rouge
2	Résumé détaillé des délibérations	II	rouge
3	Liste des orateurs	VII	rouge
4	<u>Débats dans les conseils</u>		
	Conseil national	09.03.1988	
		26.02.1989	169
		06.10.1989	117
			1805
	Conseil des Etats	27.09.1988	534
		18.09.1989	415
		06.10.1989	622
			verte
			jaune

1. Uebersicht über die Verhandlungen

Résumé des délibérations

× 128/86.043 n Strassenverkehrsgesetz. Änderung

Botschaft und Gesetzesentwurf vom 27. August 1986 (BBl III, 209) über die Änderung des Strassenverkehrsgesetzes.

N *Basler, Aliesch, Bircher, Bürgi, Darbellay, Fischer-Seengen, Giger, Hess Otto, Kohler, Leuenberger Moritz, Longet, Massy, Meier-Glattfelden, Neukomm, Perey, Ruckstuhl, Ruffy, Rüttimann, Schnider, Zwingli, Zwygart* (21)

S *Lauber, Cavelti, Delalay, Flückiger, Gadiant, Iten, Kuchler, Miville, Reymond, Schoch, Schönenberger* (11)

1988 9. März. Beschluss des Nationalrates abweichend vom Entwurf des Bundesrates.

1988 27. September. Beschluss des Ständerates abweichend vom Beschluss des Nationalrates.

1989 28. Februar. Beschluss des Nationalrates abweichend vom Beschluss des Ständerates.

1989 18. September. Beschluss des Ständerates: Zustimmung.

1989 6. Oktober. Beschluss des Nationalrates: Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen.

1989 6. Oktober. Beschluss des Ständerates: Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen.

Bundesblatt III, 943; Ablauf der Referendumsfrist: 15. Januar 1990

× 128/86.043 n Loi sur la circulation routière. Modification

Message et projet de loi du 27 août 1986 (FF III, 197) concernant la modification de la loi sur la circulation routière.

N *Basler, Aliesch, Bircher, Bürgi, Darbellay, Fischer-Seengen, Giger, Hess Otto, Kohler, Leuenberger Moritz, Longet, Massy, Meier-Glattfelden, Neukomm, Perey, Ruckstuhl, Ruffy, Rüttimann, Schnider, Zwingli, Zwygart* (21)

E *Lauber, Cavelti, Delalay, Flückiger, Gadiant, Iten, Kuchler, Miville, Reymond, Schoch, Schönenberger* (11)

1988 9 mars. Décision du Conseil national modifiant le projet du Conseil fédéral; le postulat de la commission est adopté.

1988 27 septembre. Décision du Conseil des Etats avec des divergences.

1989 28 février. Décision du Conseil national avec des divergences.

1989 18 septembre. Décision du Conseil des Etats: Adhésion.

1989 6 octobre. Décision du Conseil national: La loi est adoptée en votation finale.

1989 6 octobre. Décision du Conseil des Etats: La loi est adoptée en votation finale.

Feuille fédérale III, 901; délai d'opposition: 15 janvier 1990

2 Detaillierte Uebersicht über die Verhandlungen
Résumé détaillé des délibérations

2.1 Nationalrat

Conseil national

2.11 Allgemeine Aussprache

09.03.1988

Discussion générale

Basler (V, ZH), Berichterstatter	169
Perey (R, VD), rapporteur	170
Leutenegger Oberholzer (-, BL)	171
Zwingli (R, SG)	172
Hess Otto (V, TG)	173
Meier-Glattdfelden (G, ZH)	174
Zwygart (U, BE)	174
Ruckstuhl (C, SG)	175
Massy (L, VD)	175
Bircher (S, AG)	176
Rechsteiner (S, SG)	177
Basler (V, ZH), Berichterstatter	177
Perey (R, VD), rapporteur	177
Kopp (R), Bundesrätin	177

2.12 Detailberatung

09.03.1988

Discussion par articles

Rechsteiner (S, SG), Sprecher der Minderheit	179
Dreher (-, ZH)	180
Ruffy (S, VD)	180
Ledergerber (S, ZH)	180
Frey Walter (V, ZH)	181
Basler (V, ZH), Berichterstatter	181
Perey (R, VD), rapporteur	182
Kopp (R), Bundesrätin	182
Massy (L, VD), porte-parole de la minorité	182
Savary-Vaud (R)	183
Büttiker (R, SO)	183
Brélaz (G, VD)	183
Basler (V, ZH), Berichterstatter	183
Perey (R, VD), rapporteur	183
Kopp (R), Bundesrätin	183
Ruckstuhl (C, SG), Sprecher der Minderheit	184
Longet (S, GE)	185
Rüttimann (C, AG)	185
Zwingli (R, SG)	186
Zwygart (U, BE)	187
Loretan (R, AG)	187
Schnider (C, LU)	188
Graf (V, ZH)	188
Leutenegger Oberholzer (-, BL)	188
Maeder (U, AR)	189
Scherrer (-, BE)	189
Oehler (C, SG)	190
Friderici (L, VD)	190
Scheidegger (R, SO)	190
Houmard (R, BE)	191
Frey Walter (V, ZH)	191
Ulrich (S, SO)	191
Schmid (G, TG)	192
Kohler (R, BE)	192

Danuser (S, TG)	192
Ruffy (S, VD)	193
Bäumlin Ursula (S, BE)	193
Feigenwinter (C, BL)	193
Brügger (S, FR)	194
Bircher (S, AG)	194
Bühler (V, GR)	196
Basler (V, ZH), Berichterstatter	196
Perey (R, VD), rapporteur	196
Kopp (R), Bundesrätin	197
Günter (U, BE)	198
Basler (V, ZH), Berichterstatter	199
Perey (R, VD), rapporteur	199
Kopp (R), Bundesrätin	199
Leutenegger Oberholzer (-, BL)	200
Frey Walter (V, ZH)	200
Scherrer (-, BE)	200
Basler (V, ZH), Berichterstatter	200
Perey (R, VD), rapporteur	201
Kopp (R), Bundesrätin	201
Basler (V, ZH), Berichterstatter	201
Perey (R, VD), rapporteur	201
Günter (U, BE)	202
Frey Walter (V, ZH)	202
Bircher (S, AG)	202
Dreher (-, ZH)	202
Basler (V, ZH), Berichterstatter	202
Perey (R, VD), rapporteur	202
Kopp (R), Bundesrätin	203
Rechsteiner (S, SG)	203
Leutenegger Oberholzer (-, BL)	204
Ruffy (S, VD)	204
Loretan (R, AG)	204
Grendelmeier (U, ZH)	204
Lanz (S, LU)	205
Wiederkehr (U, ZH)	205
Scherrer (-, BE)	205
Dreher (-, ZH)	205
Fierz (G, BE)	205
Herczog (-, ZH)	206
Haller (S, BE)	206
Basler (V, ZH), Berichterstatter	206
Perey (R, VD), rapporteur	206
Kopp (R), Bundesrätin	206
Günter (U, BE)	207
Basler (V, ZH), Berichterstatter	207
Perey (R, VD), rapporteur	207
Kopp (R), Bundesrätin	207
Bircher (S, AG), Sprecher der Minderheit	208
Basler (V, ZH), Berichterstatter	208
Perey (R, VD), rapporteur	208
Kopp (R), Bundesrätin	208
Günter (U, BE)	209
Basler (V, ZH), Berichterstatter	209
Perey (R, VD), rapporteur	209
Kopp (R), Bundesrätin	209
Leutenegger Oberholzer (-, BL)	209
Basler (V, ZH), Berichterstatter	209
Perey (R, VD), rapporteur	210
Kopp (R), Bundesrätin	210
Zwygart (U, BE), Sprecher der Minderheit	210
Günter (U, BE)	210
Basler (V, ZH), Berichterstatter	211
Perey (R, VD), rapporteur	211
Kopp (R), Bundesrätin	211

Günter (U, BE)	211
Basler (V, ZH), Berichterstatter	212
Leutenegger Oberholzer (-, BL)	212
Perey (R, VD), rapporteur	212
Kopp (R), Bundesrätin	212
Bircher (S, AG), Sprecher der Minderheit	213
Schüle (R, SH)	214
Leuba (L, VD)	215
Grendelmeier (U, ZH)	215
Basler (V, ZH), Berichterstatter	215
Perey (R, VD), rapporteur	216
Kopp (R), Bundesrätin	216
Günter (U, BE)	216
Scherrer (-, BE)	217
Rohrbasser (V, FR)	217
Perey (R, VD), rapporteur	217
Kopp (R), Bundesrätin	217
Basler (V, ZH), Berichterstatter	218
Perey (R, VD), rapporteur	218
Basler (V, ZH), Berichterstatter	219
Perey (R, VD), rapporteur	219
Nussbaumer (C, SO)	219

2.13 Differenzen

28.02.1989

Divergences

Basler (V, ZH), Berichterstatter	132
Perey (R, VD), rapporteur	132
Zwingli (R, SG)	132
Leuba (L, VD)	132
Kohler (R, BE)	133
Martin (R, VD)	133
Zölch (V, BE)	133
Meier-Glattfelden (G, ZH)	134
Aguet (S, VD)	134
Ruckstuhl (C, SG)	134
Basler (V, ZH), Berichterstatter	134
Perey (R, VD), rapporteur	134
Koller (C), Bundesrat	135
Leutenegger Oberholzer (-, BL)	135
Hess Otto (V, TG)	135
Frey Walter (V, ZH)	136
Scherrer (-, BE)	136
Basler (V, ZH), Berichterstatter	136
Perey (R, VD), rapporteur	136
Koller (C), Bundesrat	136
Leutenegger Oberholzer (-, BL)	136
Zwygart (U, BE)	136
Basler (V, ZH), Berichterstatter	137
Perey (R, VD), rapporteur	137
Koller (C), Bundesrat	137
Fäh (R, LU)	138
Basler (V, ZH), Berichterstatter	138
Perey (R, VD), rapporteur	138
Bircher (S, AG), Sprecher der Minderheit	139
Zwingli (R, SG)	140
Scherrer (-, BE)	140
Fierz (G, BE)	140
Ruckstuhl (C, SG)	140
Fischer-Seengen (R, AG)	141
Basler (V, ZH), Berichterstatter	141
Perey (R, VD), rapporteur	141
Koller (C), Bundesrat	141
Fäh (R, LU)	142

Koller (C), Bundesrat
Basler (V, ZH), Berichterstatter
Perey (R, VD), rapporteur
Koller (C), Bundesrat

142
143
143
143

2.14 Schlussabstimmung

06.10.1989

Vote final

<u>2.21 Allgemeine Aussprache</u>	27.09.1988	<u>Discussion générale</u>
Lauber (C, VS), Berichterstatter		534
Gadient (V, GR)		535
Schoch (R, AR)		535
Miville (S, BS)		536
Delalay (C, VS)		536
Kopp (R), Bundesrätin		536
<u>2.22 Detailberatung</u>	27.09.1988	<u>Discussion par articles</u>
Lauber (C, VS), Berichterstatter		538
Küchler (C, OW)		538
Kopp (R), Bundesrätin		538
Schönenberger (C, SG)		539
Rüesch (R, SG)		539
Jagmetti (R, ZH)		539
Kopp (R), Bundesrätin		539
Bührer (S, SH)		540
Lauber (C, VS), Berichterstatter		541
Delalay (C, VS)		541
Miville (S, BS)		541
Gadient (V, GR)		542
Kopp (R), Bundesrätin		542
Schönenberger (C, SG)		543
Miville (S, BS)		543
Durcret (R, GE)		543
Lauber (C, VS), Berichterstatter		543
Kopp (R), Bundesrätin		543
Miville (S, BS)		544
Reymond (L, VD)		544
Ducret (R, GE)		544
Lauber (C, VS), Berichterstatter		544
Schönenberger (C, SG)		544
Kopp (R), Bundesrätin		544
Schönenberger (C, SG)		545
Lauber (C, VS), Berichterstatter		545
Ducret (R, GE)		545
Lauber (C, VS), Berichterstatter		546
Küchler (C, OW)		546
Kopp (R), Bundesrätin		547
Lauber (C, VS), Berichterstatter		548
Flückiger (R, JU)		548
Kopp (R), Bundesrätin		548
Reymond (L, VD)		548
Küchler (C, OW)		548
Kopp (R), Bundesrätin		549
Lauber (C, VS), Berichterstatter		549
Hefti (R, GL)		550
Lauber (C, VS), Berichterstatter		550
Reymond (L, VD)		550
Kopp (R), Bundesrätin		550
Schmid (C, AI)		550
Gadient (V, GR)		551
Kopp (R), Bundesrätin		551

2.23 Differenzen

18.09.1989

Divergences

Lauber (C, VS), Berichterstatter	415
Danioth (C, UR)	416
Schoch (R, AR)	417
Miville (S, BS)	417
Schönenberger (C, SG)	417
Koller (C, Bundesrat)	418
Lauber (C, VS), Berichterstatter	418
Jagmetti (R, ZH)	419
Miville (S, BS)	419
Schönenberger (C, SG)	419
Koller (C, Bundesrat)	419

2.24 Schlussabstimmung

06.10.1989

Vote Final

3. Rednerliste - Liste des orateurs

3.1 Nationalrat - Conseil national

Aguet (S, VD)	134
Basler (V, ZH), Berichterstatter	169, 177, 181, 183, 196, 199-202, 206-209, 211, 212, 215, 218, 219, 132, 134-138, 141, 143
Bäumlin Ursula (S, BE)	193
Bircher (S, AG)	176, 194, 202, 208, 213, 139
Brélaz (G, VD)	183
Brügger (S, FR)	194
Bühler (V, GR)	196
Büttiker (R, SO)	183
Danuser (S, TG)	192
Dreher (-, ZH)	180, 202, 205
Fäh (R, LU)	138, 142
Feigenwinter (C, BL)	193
Fierz (G, BE)	205, 140
Fischer-Seengen (R, AG)	141
Frey Walter (V, ZH)	181, 191, 200, 202, 136
Friderici (L, VD)	190
Graf (V, ZH)	188
Grendelmeier (U, ZH)	204, 215
Günter (U, BE)	198, 202, 207, 209-211, 216
Haller (S, BE)	206
Herczog (-, ZH)	206
Hess Otto (V, TG)	173, 135
Houmard (R, BE)	191
Kohler (R, BE)	192, 133
Koller (C), Bundesrat	135-137, 141-143
Kopp (R), Bundesrätin	177, 182, 183, 197, 199, 201, 203, 206-212, 216, 217
Lanz (S, LU)	205
Ledergerber (S, ZH)	180
Leuba (L, VD)	215, 132
Leutenegger Oberholzer (-, BL)	171, 188, 200, 204, 209, 212, 135, 136
Longet (S, GE)	185
Loretan (R, AG)	187, 204
Maeder (U, AR)	189
Martin (R, VD)	133
Massy (L, VD)	175, 182
Meier-Glattfelden (G, ZH)	174, 134
Nussbaumer (C, SO)	219
Oehler (C, SG)	190
Perey (R, VD), rapporteur	170, 177, 182, 183, 196, 199, 201, 202, 206-212, 217-219, 132, 134, 136-138, 141, 143
Rechsteiner (S, SG)	177, 179, 203
Rohrbasser (V, FR)	217
Ruckstuhl (C, SG)	175, 184, 134, 140
Ruffy (S, VD)	180, 193, 204
Rüttimann (C, AG)	185
Savary-Vaud (R)	183
Scheidegger (R, SO)	190
Scherrer (-, BE)	189, 200, 205, 217, 136, 140
Schmid (G, TG)	192
Schnider (C, LU)	188
Schüle (R, SH)	214

Ulrich (S, SO)	191
Wiederkehr (U, ZH)	205
Zölch (V, BE)	133
Zwingli (R, SG)	172, 186, 132, 140
Zwygart (U, BE)	174, 187, 210, 136

3.2 Ständerat - Conseil des Etats

Bührer (S, SH)	540
Danioth (C, UR)	416
Delalay (C, VS)	536, 541
Ducret (R, GE)	543-545
Flückiger (R, JU)	548
Gadient (V, GR)	535, 542, 551
Hefti (R, GL)	550
Jagmetti (R, ZH)	539, 419
Koller (C), Bundesrat	418, 419
Kopp (R), Bundesrätin	536, 538, 539, 542-544, 547-551
Küchler (C, OW)	538, 546, 548
Lauber (C, VS), Berichterstatter	534, 538, 541, 543-546, 548-550, 415, 418
Miville (S, BS)	536, 541, 543, 544, 417, 419
Reymond (L, VD)	544, 548, 550
Rüesch (R, SG)	539
Schmid (C, AI)	550
Schoch (R, AR)	535, 417
Schönenberger (C, SG)	539, 543-545, 417, 419

Nationalrat
Conseil national

Sitzungen vom 09.03.1988
26.02.1989
06.10.1989 (Schlussabstimmung)

Séances du 09.03.1988
26.02.1989
06.10.1989 (Vote final)

86.043

Strassenverkehrsgesetz. Aenderung
Loi sur la circulation routière. Modification

Botschaft und Gesetzentwurf vom 27. August 1986 (BBl III, 209)
Message et projet de loi du 27 août 1986 (FF III, 197)

Antrag der Kommission
Eintreten

Antrag Leutenegger Oberholzer
Rückweisung an den Bundesrat
mit dem Auftrag, das Bundesgesetz über den Strassenverkehr einer Revision zu unterziehen, bei der die Umwelt- und Lebensqualität zur übergeordneten Zielnorm wird und bei der die Stellung des öffentlichen und des nichtmotorisierten Verkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr entscheidend gestärkt wird.

Proposition de la commission
Entrer en matière

Proposition Leutenegger Oberholzer
Renvoi au Conseil fédéral
en l'invitant à soumettre la loi sur la circulation routière à une révision qui réserve la priorité à la qualité de la vie et de l'environnement et privilégie au maximum les transports publics et le trafic non motorisé par rapport au trafic privé motorisé.

Präsident: Die Fraktionspräsidentenkonferenz hat beschlossen, hier die Eintretensdebatte auf die Kommissions- und Fraktionssprecher zu beschränken. Nun liegt aber ein Rückweisungsantrag Leutenegger vor. Ich beabsichtige, die Diskussion über diesen Antrag mit der Eintretensdebatte zu verbinden. Einzelsprecher haben Gelegenheit, zum Rückweisungsantrag Leutenegger zu sprechen, nicht aber generell zum Eintreten.

Basler, Berichterstatter: Das Strassenverkehrsgesetz haben wir 1979 und 1980 zum letzten Mal wesentlich geändert, indem wir dort das Gurtentragobligatorium eingeführt und die Veröffentlichung der Lärm- und Abgaswerte der Motorfahrzeuge gutgeheissen haben. Der Zufall will es, dass ich heute – wie damals – Kommissionsprecher bin; denn diese Gesetzesänderung hätte noch in der letzten Legislaturperiode in diesem Rat behan-

delt werden sollen, als unser Kollege Werner Martignoni Kommissionspräsident war. Ich springe hier nun für ihn ein. Für das halbe Dutzend wesentlicher Aenderungen – mit den Anträgen sind es insgesamt etwa zwei Dutzend – hat die Kommission vier Sitzungstage samt Hearings und einer Besichtigung benötigt. Der Grund für die lange Beratungsdauer liegt darin, dass Neuerungen in ihrer Natur vielschichtig sind und die Vor- und Nachteile schwer zu gewichten waren. Zudem verhielt sich die Kommission selbst widersprüchlich, indem sie die hohe Regeldichte zwar verurteilte, es aber dann doch zuließ – natürlich, nachdem die Türe zur Gesetzesrevision wieder geöffnet worden ist –, auch auf neue – vom Bundesrat nicht vorgeschlagene – Aenderungen einzugehen.

Der politische Gehalt dieser Aenderungen ist nicht zu unterschätzen. Es geht um die Ausdehnung der Beschwerdebefugnisse, um erhöhte Sicherheit des Menschen durch strengere Anforderungen beim Lern- und Berufsfahrer und um schärfere Sanktionen im Uebertretungsfall. Aber vor allem lassen sich die Querbezüge des Strassenverkehrs zum Umweltschutz und Energieverbrauch nicht mehr übersehen. Als stellvertretendes Beispiel – und um bei der direkt anschliessenden Detailberatung Zeit zu sparen – gehe ich beim Eintreten auf den politisch wichtigsten, umstrittensten Punkt der maximalen Fahrzeugbreite ein. Im Sinne der beschlossenen Ratsökonomie werde ich dabei nichts wiederholen, was Sie in der erhaltenen Botschaft über die Aenderung des Strassenverkehrsgesetzes nachlesen können. Ich gehe auf die Ursachen des heutigen Bewilligungswirrwarrs ein, in dem eben die Ausnahme die Regel ist.

Die heute gültige Regelung der Maximalbreiten von 2,30 m war für den Bundesrat immer eine Uebergangslösung. Schon in seinem Entwurf zur Botschaft vom 24. Juni 1955 (Entwurf eines Bundesgesetzes über den Strassenverkehr) schrieb er: «Die Schweiz ist im Strassenverkehr so eng mit dem Ausland verbunden, dass wir die Höchstbreite, wenn auch mit Bedauern, auf 2,50 m erhöhen müssen. Zwischen Gesellschafts- und Lastwagen kann kein Unterschied gemacht werden; dies würde vom Ausland als transportpolitische Diskriminierung empfunden und mit Gegenmassnahmen beantwortet. Andererseits dürfen die Schweizer nicht schlechter gestellt werden als die Ausländer; das würde unseren rechtsstaatlichen Grundsätzen widersprechen.»

Die heutige, nun im Gesetz verankerte Formulierung von Artikel 9 Absatz 2 im Strassenverkehrsgesetz von 1958 entsprach dem damaligen Antrag des Bundesrates. Mit der Botschaft vom 26. Mai 1971 beantragte der Bundesrat, die Maximalbreite definitiv auf 2,50 m festzulegen. Die Begründung des Bundesrates für die damalige Aenderung war gleich wie im soeben zitierten Entwurf 1955. Der Nationalrat stimmte 1971 dem Bundesrat zu; der Ständerat lehnte ab. Im Differenzbereinungsverfahren schloss sich der Nationalrat dem Ständerat an, so dass die Erhöhung der zulässigen Breite nicht zustande kam.

Der Grund zur Ablehnung desselben Gesetzestextes, nämlich Höchstbreite 2,50 m, wie er heute wieder vom Bundesrat beantragt wird, lag damals in folgendem: Die Beratungen haben wenige Monate nach der Abstimmung über den Verfassungsartikel bezüglich Umweltschutz stattgefunden. Die Räte fragten sich, ob die rechtlichen Voraussetzungen dazu geschaffen werden sollten, «dass unsere Lastwagen und Lastzüge noch breiter, noch länger und noch schwerer im Lande herumfahren dürfen, als es bisher zulässig war. Das würde offensichtlich mehr Lärm und andere Immissionen geben».

Wenn wir heute auf diese Fragen antworten müssten, wäre fairerweise festzuhalten, dass weder die Länge und auf keinen Fall das Gesamtgewicht eines Lastzuges erhöht werden sollen. Die Begrenzung auf 28 t wurde von Kommission und Bundesrat auch jetzt vorausgesetzt. Ueber die Abgasemissionen hat uns der Bundesrat in seinem Schreiben an die Kommission vom 23. Juli 1987 besonders informiert. Wir dürfen davon ausgehen, dass wir nun und auch in den neunziger Jahren vergleichbar strenge Anforderungen für Abgas- und Partikelaustritt haben werden wie die Ver-

einigten Staaten. Unsere Lärmvorschriften für schwere Motorwagen sind die strengsten der Welt.

Was ist nun bei den widersprüchlichen Interessen, die doch je nach Erfahrung verschieden gewichtet werden, seit 1971 neu dazu gekommen – neu, weil der Zeitgeist geändert hat? Neu seit 1971 sind folgende Einwände der Kommissionsminderheit – stark gerafft –:

1. Kulturlandverlust: Unser Lebensraum ist begrenzt. Das gilt auch für den Strassenraum. Viele befürchten daher einen Teilausbau, eine Verbreiterung der Nebenstrassen und einen entsprechenden Kulturlandverlust; dieser tritt auch ein, wenn separate Radwege zu bauen sind.

2. Neue Bedeutung der Fahrräder und des Zufussgehens, kurzum des energiesparenden Verkehrs: Werden diese Radwege nicht erstellt, treffen die zwei fehlenden Dezimeter bei stärkerem Verkehr, bei vermehrtem Ueberholen den schwächsten Verkehrsteilnehmer, den Zweiradfahrer, und in historisch gewachsenen Orten auch den Fussgänger.

3. Das Problem Schiene/Strasse: Viele befürchten einen erneuten Wettbewerbsvorteil des Schwerverkehrs gegenüber den Bahnen.

Ebenso verkürzt die Hauptgründe der Mehrheit zur Befürwortung einer Fahrzeughöchstbreite von 2,50 m – ich beziehe mich nur auf das, was sich seit 1977 geändert hat oder anders gewichtet wird –:

1. Europäische Gemeinschaft: Die Schweiz droht, eine Insel in der Europäischen Gemeinschaft zu werden. Sie soll daher doch wenigstens die technischen Normen dort angleichen, wo das zumutbar ist.

2. Der unhaltbar gewordene Zustand: Es herrscht heute ein kaum mehr zu bewältigender Wirrwarr in der Bewilligungspraxis mit Ausnahmen, die zur Regel geworden sind.

3. Die technischen Euronormen: Die Paletten sind nun ein und für allemal auf 1,20 m genormt, was 2,50 m breite Fahrzeuge zu ihrem rationellen Transport bedingt. Das gilt auch für die Container, die in der Bahn verladen werden sollten. Diese befürwortenden Argumente wogen in Ihrer Kommission schwerer. Sie hat mit 11 zu 9 Stimmen beantragt, dem bundesrätlichen Antrag auf 2,50 m zu folgen. Sie war auch einhellig der Ansicht, auf diese Vorlage einzutreten, was ich Ihnen auch empfehle.

M. Perey, rapporteur: La loi sur la circulation routière qui nous régit actuellement date de 1958. Si dans l'ensemble cette loi a donné satisfaction, elle a pourtant déjà subi à ce jour dix révisions partielles. L'évolution rapide du trafic routier exige toutefois que l'on réexamine constamment les prescriptions pour les adapter aux réalités.

Les modifications prévues dans le projet que nous présente le Conseil fédéral poursuivent deux buts: d'une part, tenir compte de certaines propositions présentées par le Parlement et, d'autre part, préciser certaines dispositions en vue d'uniformiser la jurisprudence. Il a également été tenu compte dans la mesure du possible des remarques formulées lors de la procédure de consultation auprès des cantons et des associations ou de la Commission permanente de la circulation routière qui groupe des représentants de tous les milieux intéressés par les problèmes de trafic automobile.

Votre commission a tenu quatre séances pour mener à terme ses travaux. Lors de la première séance, nous avons entendu, outre l'exposé de Mme Kopp, conseillère fédérale, l'avis de deux experts, M. Fischer, directeur de l'Association suisse des transports routiers, et M. Schulz, de l'Association suisse des transports, qui ont eu à répondre à de très nombreuses questions.

Lors du débat d'entrée en matière, votre commission a pris deux décisions préliminaires: elle a d'abord accepté qu'une démonstration de véhicules soit organisée au début de la deuxième séance, puis elle a décidé de ne pas se limiter aux seuls articles figurant dans le projet de révision et d'examiner d'autres propositions. L'entrée en matière fut alors approuvée sans opposition.

La deuxième journée de séance commença par la démonstration de véhicules souhaitée, qui eut lieu au service des

automobiles des PTT à Berne et permet à la commission de comparer des camions de 2,30 m et de 2,50 m, avec chargement de palettes standard, des autocars de différents calibres ainsi que des cars PTT.

Venons en maintenant à la discussion de détail. Il faut tout d'abord savoir que le projet porte sur la révision de dix-huit articles appartenant à différents chapitres de la loi sur la circulation routière que vous trouvez dans le message du Conseil fédéral. Au cours de ses délibérations, la commission a discuté en outre de la compétence des cantons et des communes en matière de limitations de trafic pour raison de protection de l'environnement, à l'article 3, des limitations dans l'utilisation du tachygraphe, à l'article 25, ainsi que des recommandations de la responsabilité pour les cycles à l'article 70. Sur l'ensemble, sept propositions de minorité démontrent l'importance politique de certaines révisions proposées. Par gain de temps, vous me permettez de ne pas apporter de commentaires sur les articles approuvés sans opposition au sein de la commission.

A l'article 3, alinéas 3bis et 3ter, la proposition Rechsteiner d'octroyer aux cantons, respectivement aux communes, la compétence de décider des restrictions de circulation pour des raisons relevant de la protection de l'environnement est rejetée car il nous a paru plus raisonnable d'abaisser les valeurs limites et les valeurs d'alarme que de modifier continuellement ces notions.

Toujours à l'article 3, mais à l'alinéa 4, une minorité de commissaires n'a pu se rallier à la prérogative attribuée aux communes de recourir directement au Conseil fédéral lorsque des mesures touchent la circulation sur leur territoire, estimant qu'il ne convient pas que la Confédération intervienne dans les relations directes entre les cantons et leurs communes.

L'article 9 est très certainement le plus important et le plus discuté de toute la révision de cette loi. L'alinéa 2 prévoit d'augmenter la largeur maximale des véhicules de 2,30 m à 2,50 m. Nous nous sommes penchés, à ce propos, sur une abondante documentation et des prises de position venues de différents côtés. Cette question a été très largement discutée au sein de la commission. Les points suivants ont notamment fait l'objet d'études spéciales: 1) les répercussions sur le volume et le futur développement du trafic lourd sur les routes; 2) les répercussions sur la situation résultant des gaz d'échappement; 3) les répercussions sur la sécurité du trafic, notamment pour les usagers de la route les plus faibles; 4) les possibilités d'utilisation d'installations standard dans le trafic combiné; 5) l'adaptation des normes de la CEE où cela nous paraît possible et supportable; 6) le maintien d'un trafic marchandises économique et rationnel. Vu le vote relativement serré – onze contre neuf – un rapport de minorité sera présenté et nous reviendrons plus en détail lors de la discussion de cet article.

Au même article 9, quelques modifications sont proposées pour uniformiser nos normes avec celles en vigueur au sein de la CEE. Ainsi à l'alinéa 4, il est prévu de ramener de 16 m à 15,50 m la longueur maximale autorisée pour les véhicules articulés, et à l'alinéa 6b) de porter de 19 à 22 tonnes le poids pour les véhicules à trois essieux, afin de permettre aux cars étrangers de circuler en Suisse comme ailleurs, et ceci dans l'intérêt de notre tourisme. En revanche, il est prévu de maintenir la limitation à 28 tonnes pour le trafic lourd.

A l'article 12, une proposition Wagner de soumettre à expertise les accessoires des véhicules, telles que les plateformes de levage, est rejetée et sera reprise dans un postulat.

A l'article 15, le Conseil fédéral propose d'exiger, en plus de trois ans de pratique exigée de la personne qui accompagne un élève conducteur, qu'elle soit âgée de 23 ans au moins. La majorité de la commission va plus loin encore, en exigeant 23 ans d'âge et cinq ans de pratique.

A l'article 25, la commission accepte une proposition Egli-Winterthour limitant la lecture du tachygraphe comme moyen de preuve à quelques cas précis.

A l'article 34, alinéa premier, une proposition Bircher souhaite inclure dans la loi une plus grande garantie pour la

sécurité des cyclistes, alors qu'actuellement ce détail est réglé dans l'ordonnance. La majorité de la commission rejette cette proposition et préfère la proposition du Conseil fédéral.

A l'article 46, règles concernant les cyclistes, la commission a repoussé la modification proposée par M. Zwygart à l'article premier.

A l'article 70, qui traite de la responsabilité civile des cyclistes, actuellement régie par le code des obligations, M. Bircher propose que l'assurance RC soit conclue pour le cycle et que les cantons puissent conclure une assurance RC forfaitaire pour tous les cyclistes domiciliés sur leur territoire. Si la législation cantonale le prévoit, cette assurance peut être aussi conclue par la commune de domicile. Une longue discussion au sein de la commission a démontré les différences qui existent d'un canton à l'autre. On pourrait aussi inclure cette assurance RC dans le prix d'achat du cycle pour toute sa durée, ou encore faire supporter ces frais par la Confédération. Faut-il encore maintenir un signe distinctif, plaque ou autocollant? N'est-il pas préférable d'attendre une étude plus poussée avant de nous déterminer? C'est en tout cas l'avis de la majorité de la commission.

Enfin, à l'article 106, le Conseil fédéral propose un alinéa 9 nouveau lui permettant de conclure des accords internationaux portant sur la construction et l'équipement des véhicules ainsi que la reconnaissance réciproque des expertises qui s'y rapportent, ce qui est accepté par la majorité.

Ayant épuisé l'énumération des modifications des articles proposées, il faut encore signaler le postulat que la commission vous propose, comme annoncé lors de l'examen de l'article 12. Les dispositifs de protection latéraux et les plateformes de levage, rencontrées de plus en plus fréquemment sur les véhicules lourds et notamment sur les véhicules assurant la distribution de détail, constituent une source de risques supplémentaires pour les piétons et les cyclistes. Pour y remédier, le Conseil fédéral est invité à examiner s'il y a lieu de prendre des mesures préventives.

Voici donc exposées dans les grandes lignes les délibérations de votre commission qui vous recommande sans opposition d'entrer en matière sur la modification de cette loi.

Frau Leutenegger Oberholzer: Seit dem Inkrafttreten des Strassenverkehrsgesetzes hat sich die verkehrs- und umweltpolitische Situation in der Schweiz grundlegend verändert. Wir werden bedroht vom Waldsterben, und die Luftvergiftung hat ein Ausmass angenommen, bei dem direkte Krankheitsfolgen nachweisbar geworden sind. Gleichzeitig hat sich der Autoverkehr im Lauf von dreissig Jahren sechsfach. Das Gesetz aber ist trotz zahlreichen Revisionen noch immer geprägt von der Leitidee eines ungehinderten Verkehrsflusses mit einer weitgehenden Trennung der Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen. Das Gesetz ist Ausdruck eines «autoeuphorischen» Zeitgeistes, der uns neben der Zerstörung der Umwelt die Zersiedelung der Städte und einen massiven Kulturlandverlust gebracht hat. Das Gesetz bietet keinerlei Handhabe gegen die weiter ansteigende Autoflut, sondern versucht einfach, diese möglichst reibungslos zu bewältigen.

Inzwischen muss es uns allen aber klar geworden sein, dass es so nicht weitergehen kann, dass ein Umdenken notwendig geworden ist, ein Umdenken, das selbstverständlich auch im Strassenverkehrsgesetz seinen Niederschlag finden muss.

Mit der vorliegenden Revision verwirklicht man aber genau das Gegenteil. Denn Ziel dieser Revision ist doch im Kern – gemäss der Vorlage des Bundesrates – die Erhöhung der Fahrzeugbreite von 2,30 auf 2,50 m. Daran ändern die wenigen Verbesserungsvorschläge, die zugegebenermassen auch darin enthalten sind, wenig. Damit erhält die Revision des Strassenverkehrsgesetzes aber eine völlig falsche Stossrichtung. Denn es sind im wesentlichen die Sonderinteressen eines Wirtschaftszweiges, vor allem des Transport- und des Autogewerbes, die sich durchsetzen konnten, Son-

derinteressen, die mit den Problemen unserer Zeit in völligem Widerspruch stehen.

So ist es doch eine Schizophrenie sondergleichen, wenn man vorgibt, den Güterverkehr auf Schienen fördern zu wollen, vorerst aber einmal die Bedingungen für den Güterverkehr auf der Strasse verbessert. Die Erhöhung der Fahrzeugbreite ist aus verschiedenen ökologischen Gründen abzulehnen. Sie ist auch nur ein erster Schritt zu noch breiteren und noch schwereren Lastwagen auf unseren Strassen. Denn es liegt klar auf der Hand, wenn man den europäischen Forderungen erst einmal nachgibt, dass bald weitere Begehren folgen werden. Bereits liegen denn auch schon Forderungen vor; so spricht die Transfrigorone von einer optimalen Fahrzeugbreite von 2,60 m, und die Forderungen nach einer Erhöhung der Tonnage sind Ihnen allen bestens bekannt.

Ich meine: Wenn das Strassenverkehrsgesetz schon revidiert wird, soll es endlich so geändert werden, dass es unseren heutigen Problemen gerecht wird. Eine Revision muss eine völlig andere Stossrichtung aufweisen, so wie ich sie mit dem Rückweisungsantrag zum Ausdruck bringen will. Verkehrspolitisch notwendig ist heute, dass das Velo – wovon es immerhin weit über 2 Millionen in unserem Lande gibt und welches das weitaus umweltfreundlichste Verkehrsmittel ist – im Strassenverkehrsgesetz absolute Priorität erhält. Notwendig ist auch, dass die Fussgänger und Fussgängerinnen, die im heutigen Verkehrsgeschehen völlig an den Rand gedrängt worden sind, endlich wieder ihren Platz zurückerhalten. Notwendig ist auch, dass der Modalsplit, öffentlicher Verkehr/Privatverkehr, grundlegend geändert werden kann. Umweltpolitisch wiederum muss der Vollzug der Umweltschutzgesetzgebung integral koordiniert werden mit der Revision des Strassenverkehrsgesetzes. Zu denken ist dabei vor allem an die Möglichkeiten von Verkehrsbeschränkungen und Temporeduktionen auf kantonaler und kommunaler Ebene.

Wie gross das Unbehagen gegenüber dem vorliegenden Gesetz ist, zeigen auch die zahlreichen Abänderungsanträge, die Ihnen vorliegen. Es ist selbstverständlich, dass im Fall einer Ablehnung meines Rückweisungsantrages diese Anträge zu unterstützen sind. Auch unter Berücksichtigung der Abänderungsanträge bleibt das Ganze ein Flickwerk, denn das Strassenverkehrsgesetz braucht endlich eine grundlegende Revision, die den Umweltauflagen unserer Zeit entspricht und mit deren Hilfe die verkehrspolitischen Weichen richtig gestellt werden. Genau dies ist mit der Vorlage des Bundesrates nicht der Fall.

Ich bitte Sie deshalb, meinem Rückweisungsantrag zuzustimmen.

Zwingli: Die freisinnig-demokratische Fraktion ist für Eintreten. Sie weist den Rückweisungsantrag zurück und beantragt Ihnen grossmehrheitlich, den Mehrheitsanträgen der vorberatenden Kommission zuzustimmen.

Zur Begründung lässt sich folgendes sagen: Die Revisionspunkte können in zwei unterschiedliche Gruppen unterteilt werden. Einmal in die längst fälligen und unbestrittenen Änderungsanträge. Ich möchte sie kurz auflisten:

In Artikel 2 soll neben der Armee auch der Zivilschutz Verkehrsanordnungen treffen können, und bei Kreuzungen Bahn/Strasse sollen die Bahnbehörden die Verkehrsbedingungen festlegen.

In Artikel 9 soll die Maximallänge der Sattelmotorfahrzeuge von 16 auf 15,50 m verkürzt und das Gesamtgewicht von dreiachsigen Motorwagen mit einer Antriebsachse von 19 auf 22 t heraufgesetzt werden. In Artikel 12 ist die Ergänzung der Typenprüfung durch die Ermittlung und Bekanntgabe des Benzinverbrauchs beantragt.

In weiteren Artikeln sind schärfere Anforderungen an Lernfahrerbegleiter, eine Ergänzung von Tatbeständen für den Führerausweisentzug, das Verbot der Akkordentlohnung für Berufschaffeuere, das Verbot von Radarwarngeräten sowie die Präzisierung der Haftpflicht bei geschleppten Motorfahrzeugen und die Präzisierung von Strafbestimmungen vorgeschlagen.

Die Aufzählung dieser unbestrittenen Revisionspunkte zeigt, dass darin ein bunter Strauss von Erleichterungen und Erschwernissen für die Verkehrsteilnehmer enthalten ist. In einer zweiten Gruppe verbleiben drei brisantere und politisch umstrittene Revisionspunkte. Auf diese will ich im folgenden näher eingehen:

Zum Minderheitsantrag Rechsteiner zu Artikel 3: Er will den Artikel 3 in zweierlei Hinsicht verändern.

1. Die bestehende Kompetenz der Kantone für Verkehrsbeschränkungen soll neu auch auf Strassen, die dem allgemeinen Durchgangsverkehr geöffnet sind, ausgedehnt werden. Dieser Antrag verletzt mindestens teilweise Artikel 37 Absatz 2 der Bundesverfassung.

2. Schon heute kann die Polizei in besonderen Fällen auch auf Strassen für den allgemeinen Durchgangsverkehr den Verkehr vorübergehend beschränken. Kollege Rechsteiner will diese Befugnisse ausdehnen und sie nicht nur bei Smog-Situationen, sondern bereits beim Erreichen der viel tieferen Grenzwerte gemäss Luftreinhalteverordnung anwenden. Auch dieser Antrag gerät mit der erwähnten Verfassungsbestimmung in Konflikt. Zudem lässt sich dieses Problem viel einfacher durch entsprechende Korrekturen der Grenz- beziehungsweise Alarmwerte lösen.

Wir empfehlen Ihnen, diesen Minderheitsantrag Rechsteiner abzulehnen.

Der brisanteste Punkt der Vorlage ist zweifellos die Auswechslung einer Drei durch eine Fünf in Absatz 2 von Artikel 9. Es geht hier um die Neufestsetzung der maximalen Fahrzeugbreite. In dieser Frage vermischen sich sachlich fachtechnische und politische, aber zweifellos auch emotionale Gesichtspunkte.

Ich möchte in fünf Punkten zu dieser Frage Stellung nehmen:

1. Wovon haben wir auszugehen? – Heute gilt eine Höchstbreite von 2,30 m. Zusätzlich kann der Bundesrat im Einvernehmen mit den beteiligten Kantonen bestimmte Strassen für 2,50 m freigeben. Aus dieser Kompetenz ergab sich im Verlaufe von 25 Jahren eine recht umfangreiche Strassenkarte. Ausserdem kann der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen zulassen. Wir können das bedauern oder missbilligen. Tatsache ist, dass sich heute ein grosser Teil des Schwerverkehrs auch bei uns mit 2,50 m breiten Fahrzeugen abspielt. Auch ein grosser Teil der PTT- und Armeefahrzeuge sind heute 2,50 m breit.

2. Falls 2,50 m Breite zur Gesetzesnorm wird, haben die Kantone die Kompetenz, ungeeignete Strassen für diesen Verkehr zu sperren.

3. Die Frage der Fahrzeugbreite ist in der Kommission sehr gründlich abgeklärt und diskutiert worden. Trotzdem blieben unterschiedliche Meinungen. Während die Gegner durch die Zulassung weiterer Strassen für 2,50 m breite Fahrzeuge einen Mehrverkehr erwarten, meinen wir, dass 2,50 m breite Fahrzeuge einen rationellen Transport mit Paletten gewährleisten, dass diese Transporte besser ausnützbar sind und dadurch weniger Fahrten notwendig werden.

Leider steckt die ganze Abgasfrage bei schweren Motorfahrzeugen noch in den Kinderschuhen. Wirkungen werden sich nur langsam zeigen, und bei ausländischen Fahrzeugen haben wir dieses Problem ohnehin nicht im Griff.

Die zusätzliche Gefährdung von Strassenverkehrsteilnehmerin durch eine weitere Zunahme der Anzahl 2,50 m breiter Fahrzeuge kann aus der Unfallstatistik nicht belegt werden. Das zweifellos auch deshalb, weil sich bereits heute ein Grossteil des Verkehrs mit 2,50 m breiten, schweren Motorfahrzeugen abspielt.

4. Die Zukunftsaussichten im EG-Binnenmarkt und im kombinierten Güterverkehr veranlassen uns, die in den umliegenden Ländern geltende Norm der Fahrzeugbreite auch bei uns nicht nur *de facto*, sondern auch *de jure* anzuerkennen.

5. Zur Breite der schweren Motorfahrzeuge war schliesslich auch zu hören, dass die heutige Fahrzeugbreite im Gesetz belassen werden könne, weil unter diesem Ausnahmeregime trotzdem zu einem überwiegenden Teil auf 2,50-m-

Verkehr gewechselt worden sei. So bedauerlich das ist, wenn im Gesetz als Ausnahmen vorgesehene Lösungen zur Regel werden, wollen wir die heutige Revision dieses Gesetzes dazu benützen, Gesetzestext und Wirklichkeit wieder in Übereinstimmung zu bringen. Das kann beim heutigen Stand der Dinge nur heissen, bei der maximal zulässigen Fahrzeugbreite auf 2,50 m zu gehen.

Aus all diesen Überlegungen beantragt die FDP-Fraktion mit grosser Mehrheit, 2,50 m Maximalbreite ins Gesetz aufzunehmen und den Minderheitsantrag Ruckstuhl abzulehnen.

Einen dritten, wesentlichen Diskussionspunkt ergab unser Anliegen, die metallenen Velonummern einzusparen und das Velolösen wesentlich zu vereinfachen.

Aus dem Vernehmlassungsverfahren ergab sich eindeutig, dass die Haftpflicht der Velohalter bestehen bleiben soll, dass die Prämie durch den Halter zu bezahlen sei und dass die Metallnummer durch einen Kleber zu ersetzen sei.

Aus diesen Ergebnissen, die die Fraktion als zweckmässig erachtet, beantragen wir Ihnen, den Minderheitsantrag Bircher zu Artikel 70 abzulehnen und statt dessen den Anträgen von Kollege Schüle zu Artikel 18 und Artikel 70 zuzustimmen.

Gestatten Sie mir zum Schluss noch folgende Gedanken. Ich glaube, die vorberatende Kommission hat sorgfältig gearbeitet. Trotzdem blieben unterschiedliche Meinungen. Wir erhielten ausserdem von aussen umfangreiche Post, u. a. auch Referendumsdrohungen. Dieses Gesetz eignet sich zweifellos dazu, emotionale Diskussionen zu führen. Unsere Aufgabe ist es, das Dafür und das Dawider sorgfältig abzuklären, zu einer Entscheidung zu kommen und diesen allenfalls auch vor dem Stimmbürger zu vertreten.

Hess Otto: Die Fraktion der Schweizerischen Volkspartei ist für Eintreten auf die Vorlage. Daran ändert auch der Rückweisungsantrag von Frau Leutenegger nichts. Unsere Fraktion steht grossmehrheitlich hinter den Anträgen der Kommissionsmehrheit. Selbst wenn uns die zunehmende Regeldichte in unserem Staat nicht eitel Freude bereitet, erscheint es trotzdem sinnvoll und notwendig, dass das Strassenverkehrsgesetz der fortschreitenden Entwicklung im Strassenverkehr Rechnung trägt und den neuen Gegebenheiten laufend angepasst wird. In diesem Sinn begrüssen wir die vorliegenden Aenderungen in diesem Gesetz.

Ich möchte mich im Rahmen meiner Ausführungen zu drei Punkten äussern: zur Höchstbreite, zur Erfassung des Treibstoffverbrauchs und zur Haftpflichtversicherung der Fahrräder.

Der umstrittene Artikel in dieser Vorlage ist zweifellos Artikel 9, die Heraufsetzung der Maximalbreite der Fahrzeuge von 2,30 m auf 2,50 m. Doch wer den jetzigen Zustand genau analysiert, kommt zum Schluss, dass die Erhöhung der Maximalbreite keine wesentliche Aenderung des heutigen Zustandes bedeutet. Nach den jetzt geltenden Regelungen ist die Fahrzeugbreite von 2,50 m auf sämtlichen Nationalstrassen, auf 80 Prozent der Kantonsstrassen und auf 65 Prozent der Gemeindestrassen zulässig. Zudem stellen wir fest, dass das Hauptstrassennetz – für 2,50 m breite Fahrzeuge zulässig – auf Antrag der Kantone dauernd erweitert wird. Wenn man die unkontrollierten und unkontrollierbaren Übertretungen mitberücksichtigt, ist man versucht zu sagen, dass mit der neu vorgeschlagenen Breite der jetzige Zustand praktisch legitimiert wird und für den Strassenbenützer von dieser Aenderung her keine spürbaren Erschwernisse hinzukommen.

Die jetzige Gesetzesvorschrift wirkt sich im internationalen Verkehr besonders nachteilig aus, denn in ganz Europa – mit Ausnahme der Schweiz – gilt eine höchstzulässige Fahrzeugbreite von 2,50 m. In unserem Land, wo der Fremdenverkehr eine derartige volkswirtschaftliche Bedeutung hat, wirkt sich die heutige Regelung besonders ungünstig aus. Die ausländischen Gesellschaftswagen sind wegen des höheren Fahrkomforts 2,50 m breit. Ohne Sonderbewilligungen können solche Fahrzeuge keine Ortschaften anfahren, die bloss über Nebenstrassen erreichbar sind. Entle-

gene Gebiete, die vielfach froh wären über zusätzliche Einkünfte im Tourismus, werden noch mehr ins Abseits gestellt. Auch unsere Berglandwirtschaft wird durch die jetzt gültige Vorschrift oft stark benachteiligt. Die erwünschte Zusammenarbeit zwischen Berg- und Talandwirtschaft ist auf dem Gebiete des Transportwesens nicht mit wünschbarer Effizienz möglich. Kostspieliger Umlad wird vielfach notwendig. Der wesentlichste Vorteil der Anpassung der Höchstbreite an die europäische Norm liegt aber ganz eindeutig bei der viel besseren Ausnützung der Ladefläche der Lastwagen innerhalb des zulässigen Gewichts. Die moderne Transporttechnik geht heute immer mehr über Paletten und Container, die auf eine Fahrzeugbreite von 2,50 m ausgelegt ist. Nur mit dieser Breite ist eine optimale Ausnützung des Fahrzeugs innerhalb des tolerierten Höchstgewichtes möglich. Bessere Ausnützung der Kapazität des Nutzfahrzeugs bedeutet eine geringere Anzahl Fahrzeuge für das gleiche Transportvolumen. So betrachtet richtet sich die Befürwortung der europäischen Norm nicht gegen die Velofahrer. Es liegt auch in ihrem Interesse, wenn der Fahrzeugverkehr nur wegen der schlechten Ausnützung der Ladefläche mit dem vermehrten Umsteigen auf Paletten nicht weiter zunimmt. Wichtig scheint mir aber die Tatsache, dass wegen der beantragten neuen Höchstbreite keine hierfür zu schmalen Strassen verbreitert werden müssten. Die Gesetzgebung ermöglicht, dass Strassen, die für 2,50 m breite Fahrzeuge ungeeignet sind, für solche gesperrt werden können. Das sind die wesentlichsten Gründe, die uns veranlassen, der Erhöhung der Fahrzeugbreite zuzustimmen.

Im übrigen möchte ich bei dieser Gelegenheit festhalten, dass die Fraktion der Schweizerischen Volkspartei das Postulat der nationalrätlichen Kommission unterstützt, wie es am Schluss der Fahne aufgeführt ist, und damit zur Forderung steht, dass die Verkehrssicherheit für den Zweiradverkehr sehr zu verbessern ist.

Bei der Erhöhung des Gesamtgewichtes für dreiachsige Motorwagen mit einer angetriebenen Achse scheint uns die jetzige Regelung mit 19 t Gesamtgewicht zu tief. Hier ist es zweckmässig, wie die Gesetzesvorlage es vorsieht, dass sie der Euronorm von 22 t angeglichen wird, dies um so mehr, als es sich bei diesen Fahrzeugen um einen ausgesprochen strassenfreundlichen Typ handelt, der unbedingt gefördert werden sollte.

Zur Prüfung des Treibstoffverbrauchs: Wir befürworten zwar grundsätzlich, dass bei der Typenprüfung neben den Lärm- und Abgaswerten auch der Treibstoffverbrauch festgestellt wird, melden aber Vorbehalte an, weil der Treibstoffverbrauch von so vielen Faktoren abhängig ist, dass die Aussage einer solchen Routineprüfung etwas fragwürdig wird. Wir wollen nicht Personal mit zusätzlichen Aufgaben beauftragen, bei denen der Aufwand in schlechtem Verhältnis zum Ertrag steht und die Messwerte zudem sehr fragwürdig sind. Wir meinen, dass solche Messwerte über das Motorfahrzeug in erster Linie vom Hersteller zur Verfügung gestellt werden müssen, um so mehr, als im Hinblick auf unsere Umwelt günstige Werte im Kraftstoffverbrauch besonders verkaufsfördernd sind. Als Kann-Formulierung hat dieser Artikel in dem Sinn eine gewisse Berechtigung, als dem Bund eine Kompetenz eingeräumt wird, entsprechende Massnahmen in die Wege zu leiten, insofern der Hersteller in dieser Beziehung seinen Pflichten nicht nachkommen will.

Eine leise Enttäuschung ist bei mir persönlich beim Studium dieser Vorlage aufgekommen, weil es mit der heute zur Diskussion stehenden Aenderung des Strassenverkehrsgesetzes offenbar nicht möglich geworden ist, beim Velo die Haftpflichtversicherung, deren Erneuerung mit dem jährlichen Lösen der Veloschilder verbunden ist, einer befriedigenden Lösung zuzuführen. Der Wunsch nach einer der heutigen Zeit angepassten Regelung ist ja schon seit einigen Jahren bekannt.

Ich befürworte das Haftpflichtobligatorium mit der Bezahlung der Prämien durch den Halter. Ich bin aber der Meinung, dass im Hinblick auf die Aenderung des Strassenverkehrsgesetzes eine Modalität für die Sicherstellung der Haft-

pflicht hätte gefunden werden können, die mit weniger Leerlauf und administrativem Aufwand verbunden ist und zudem dem Velofahrer etwas entgegengekommen wäre. Wäre es beispielsweise so verwerflich, wenn beim Kauf eines Fahrrades mit einem Zuschlag zum Kaufpreis auch gleich die Haftpflicht geregelt werden könnte? Die SVP jedenfalls begrüsst jede Regelung, die eine Reduktion des administrativen Aufwandes zum Ziel hat.

Meler-Glattfelden: Die grüne Fraktion wird den Rückweiserungsantrag Leutenegger unterstützen. Das Bundesgesetz über den Strassenverkehr stammt aus den fünfziger Jahren, aus einer Zeit des Glaubens an unbegrenztes Wachstum, des Glaubens an die uneingeschränkte Mobilität. Autogerecht sollten alle unsere Städte und Dörfer werden. Unsere Schweiz hat durch diesen autogerechten Ausbau einen Teil ihrer Seele verloren. Wir Grüne kämpfen für ein neues Strassenverkehrsgesetz, bei dem die Umwelt und Lebensqualität und die Sicherheit des nichtmotorisierten Verkehrs Priorität haben.

Aus diesen Gründen unterstützen wir den Rückweiserungsantrag Leutenegger.

Zwar wurde das Strassenverkehrsgesetz schon zehnmal abgeändert. Mehr Umweltgerechtigkeit und mehr Sicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmer aber gab es bei keiner dieser Teilrevisionen. Auch diese Revision, wie sie von Bundesrat und Kommissionmehrheit vorgeschlagen wird, bringt weder für die Umwelt noch für die Fussgänger und Velofahrer Verbesserungen. Im Gegenteil: sie bringt noch mehr Nachteile.

Wohl gibt es einige positive Punkte: Die Gemeinden werden bei Verkehrsmassnahmen zur Beschwerde legitimiert sein. Die vorsätzliche Vereitelung der Blutprobe wird obligatorischer Führerausweis-Entzugsgrund. Der Bundesrat wird die Möglichkeit eines Akkordlohnverbotes für Berufsschauffeure haben.

Hauptpunkt und Auslöser dieser Gesetzesrevision aber ist Artikel 9, der eine Erhöhung der zulässigen Höchstbreite von 2,30 auf 2,50 m und die Erhöhung des Gesamtgewichtes der Dreiachs-Motorwagen von 19 auf 22 Tonnen zum Inhalt hat. Diese Massnahmen zur Förderung, Vereinfachung, Vereinheitlichung und Verbilligung des Strassenverkehrs auf Kosten der Umwelt und der Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer sind für uns Grüne auf keinen Fall akzeptierbar. Die Tatsache, dass heute schon von 65 000 km Strassen in unserer Schweiz 50 000 für 2,50 m breite Fahrzeuge zugelassen sind und die Tatsache, dass dieses Netz auf Antrag der Kantone laufend erweitert wird, ist kein Grund, dieser Gesetzesrevision zuzustimmen.

Es ist bedenklich, dass unser heutiges Gesetz, das eindeutig 2,30 m vorschreibt und nur für bestimmte Strassen 2,50 m zulässt, auf Antrag von Exekutivbehörden durch unsere Landesexekutive am Willen des Volkes vorbei – die gestrige Rundschau-Fernsehsendung zeigte dies deutlich – mehr und mehr verwässert wird. Die kaltschnäuzige Bemerkung eines Bundesbeamten, die Erhöhung auf 2,50 m sei nur eine Legalisierung des bestehenden Zustandes, macht die Sache auch nicht besser. All dieses Tun dürfen wir auf keinen Fall mit der Legalisierung noch belohnen.

Es wird gesagt, man habe Schwierigkeiten mit ausländischen Fahrzeugführern, das bisherige Gesetz benachteilige den Fremdenverkehr vor allem in schwachen Bergregionen, die 2,50 m würden wirtschaftlich eine bessere Ausnützung ermöglichen. Es gäbe auch eine bessere Stabilität für die Fahrzeuge; sie würden weniger wahrscheinlich umkippen. Das alles mag sein. Dass aber unsere Bahnen noch weniger konkurrenzfähig gegenüber der Strasse wären, dass die Anpassung der Strassen vor allem in unseren Berggebieten unsere Landschaft weiter zerstört, dass die Gefährdung der Zweiradfahrer weiter zunimmt, darauf wird keine Rücksicht genommen.

Die Erhöhung der zulässigen Breite der Lastwagen auf 2,50 m passt nicht in unsere Zeit. Sie passt nicht zum Luftreinhaltekonzept, sie passt auch nicht zur Tatsache, dass trotz Gefährdung und Gestank immer mehr Menschen wie-

der aufs Velo umsteigen, nicht nur zur Fitness, sondern um zur Arbeit zu fahren, um zur nächstgelegenen Bahnstation zu gelangen. Veloreisen von ganzen Familien, auch mit Kleinkindern, werden immer beliebter. Dieser Artikel 9 darf nicht auf Kosten der schwächsten Verkehrsteilnehmer geändert werden. Die heutigen Lastwagen sind schon gefährlich genug. Für uns Velofahrer geht es ums physische Überleben, für die Lastwagenhalter aber bloss um wirtschaftliche Vorteile.

Sollte diese Verbreiterung der Lastwagen ins Gesetz aufgenommen werden, so wird die Grüne Partei der Schweiz das Referendum der Umweltorganisationen mit all ihren Kräften unterstützen.

Zwygart: Die LdU/EVP-Fraktion ist für Eintreten auf die Beratung der Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes. Wir möchten in drei Punkten gewisse Überlegungen voranstellen.

Zum ersten Punkt: Der Schwächere im Verkehr. Unser Strassenverkehrsgesetz soll ein Rahmengesetz sein. Der Fussgänger und Zweiradfahrer wird darin grundsätzlich geschützt. Das hält z. B. die Grundregel in Artikel 26 des Strassenverkehrsgesetzes fest. Aber die Tendenz herrscht leider vor, dass der Autofahrer, sei er nun in einem Kleinauto oder in einem Lastwagen, bevorzugt wird. Das wird sich dann in der Detailberatung ganz bestimmt darin äussern, dass Anträge, die sich speziell auf die Zweiradfahrer oder die Fussgänger beziehen, abgelehnt werden.

Fraktionskollege Günter hat dazu einige Anträge eingereicht, die wir u. a. mit der IG Velo abgesprochen hatten. Wenn der Schutz des Schwächeren im Verkehr eine Selbstverständlichkeit wäre, würden Forderungen, wie sie hier gestellt werden, ohne weiteres akzeptiert und nicht einfach unter den Tisch gewischt. Aber leider hat die Windschutzscheibenperspektive oft ausschliesslich das Sagen. Denn die Gesetzestheorie stimmt eben leider nicht immer mit der Praxis überein.

Zum zweiten Punkt: Regelungsdichte und Strassenverkehrsgesetz. Wir werden Artikel behandeln, die sich über die Benützung von Radarwarngeräten und über die Behandlung von alkoholisierten Verkehrsteilnehmern äussern. Hier wird die Frage aufgeworfen, warum es noch gesetzliche Bestimmungen braucht. Das Bundesgericht hat doch gerade hier Gesetzeslücken aufgedeckt und die individuelle Freiheit des Bürgers vorangestellt. Neue Geräte und Methoden werden auch künftig Polizei und Richter ins Offside laufen lassen. Ist das richtig so?

Ein gewisser Freiheitsbegriff rund um die individuelle Mobilität hat immer wieder zu Notsituationen geführt. Der so ausgeübte Druck lässt weiter zu, dass gewisse Verstösse auf den Strassen nach wie vor als Kavaliersdelikte gelten. Vor allem aber muss unsere Strassenpolizei immer vorsichtiger, aber auch aufwendiger handeln. Das ist auch nicht im Sinne eines effizienten Staates. Im Zweifel unterlässt nämlich die Polizei Massnahmen. Geprellt sind dann die ehrlichen, fairen Verkehrsteilnehmer. Der Automobilsalon in Genf, der ja im Moment seine Tore wieder weit offen hat, idealisiert weiter die vierrädrige Blechfreiheit. Die stete Zunahme der Strassenbenützer engt uns weiter ein, nicht allein auf der Strasse. Begrüssenswert ist zwar, dass Bestimmungen, wie z. B. über die Luftbelastung, durch Neuordnung in die Wege geleitet werden. Aber das genügt nicht, wenn nicht auch längerfristig anderswo ein Umdenken geschieht.

Zum dritten Punkt, der schon mehrfach zitierten Lastwagenbreite: Gerade hier wird die Einengung ganz offensichtlich. Die Behörden haben einen Ausnahmeartikel zur Norm gemacht, obschon er von Anfang an als Ausnahmeartikel gedacht war. Die freie Bahn für Brummer wirft die Frage auf, ob wir als Gesetzgeber nicht die Geprellten sind.

In den Legislaturzielen von 1987–1991 wird darauf hingewiesen, dass es Vollzugsnotstände im Gesetzwesen gibt; nicht nur in der Raumplanung. Bei der Lastwagenbreite haben wir auch einen Vollzugsnotstand, aber mit umgekehrten Vorzeichen. Es ist wie beim Zaubelerhler, nur ruft man hier nicht

nach dem Meister, sondern hilft wacker mit, die Schleusen zu öffnen.

Alt Bundesrat Schlumpf sagte hier einmal: «Wir wollen zeitgemässe, wettbewerbsgerechte Verkehrsleistungen anbieten, ohne unsere Lebensgrundlagen zu beeinträchtigen.»

Wie steht das nun heute, in einer Zeit, da die Luft immer schlechter wird, Bannwälder bedroht sind, und dies nicht nur entlang der Gotthard-Autobahn? Da Menschen unter den ansteigenden Verkehrsimmissionen leiden, müsste nicht an eine andere Lösung gedacht werden, etwa im Sinne der Beschränkung?

Es darf nicht einfach das Machbare unter dem Druck der jetzigen Situation gemacht werden, sondern – ich möchte es als EVP-ler so sagen – die Lösung hat der Schöpfung Sorge zu tragen.

Die Alternative ist z. B. die verstärkte Bemühung für einen Hucklepack-Verkehr. Die Schweiz könnte auf diesem Gebiet durchaus verstärkte Impulse geben, denn es ist eine Illusion, zu meinen, wir könnten jetzt bei den Anstrengungen um die 2,50 m Breite nachgeben und dann an der 28-t-Gewichtslimite festhalten, trotz den momentanen Beteuerungen von allen Seiten.

Zum Schluss noch ein Wort zum Rückweisungsantrag. An und für sich ist er sehr sympathisch. Sie haben das ja aus meinen Ausführungen gehört. Aber wenn man Realpolitik betreibt, hat dieser leider – trotz gewissen Sympathien auch in unserer Fraktion – keine Chance. Wir hoffen aber, dass durch eine umweltgerechte Absegnung gewisser Bestimmungen die Chancen entstehen, dass wir z. B. an 2,30 m oder an Zweiradfahrer-Bestimmungen festhalten können, die den Zweiradfahrer schützen.

Ruckstuhl: Die CVP-Fraktion hat sich eingehend mit der Revision des Strassenverkehrsgesetzes befasst. Sie ist für Eintreten auf die Vorlage und spricht sich mehrheitlich für die Revisionsvorschläge des Bundesrates aus. Das Verkehrswesen, die Mobilität des Menschen auf der Strasse und der Gütertransport haben sich stark entwickelt. Der ständige Wandel ruft auch nach einer Anpassung der Gesetzgebung. Dabei ist den neuen technischen Möglichkeiten Rechnung zu tragen.

Die Entwicklung auf der Strasse zeigt immer noch eine zunehmende Verkehrsdichte. Sie schlägt sich nieder im Begehren der interessierten Verbände und der Verkehrsteilnehmer. Eine grosse Bedeutung erfährt dabei der Güterverkehr. Er ist aus dem wirtschaftlichen Leben unseres Landes nicht mehr wegzudenken. Wir haben ein gut funktionierendes, leistungsfähiges und leistungswilliges Transportunternehmen. Wir haben auch, trotz einiger Einschränkungen, ein leistungsfähiges Strassennetz. Masse und Gewichte, die darauf verkehren, sind Ermessenssache. Bei diesem Ermessen ist auf das gegenseitige Interesse der verschiedenen Verkehrsteilnehmer angemessen Rücksicht zu nehmen. Dies trifft vor allem auch bei der Festsetzung der zulässigen Höchstbreite zu. Zu Artikel 9 der Gesetzesrevision wird Herr Kollege Rüttimann für die Fraktion sprechen; auch ich habe nur eine Seele in meiner Brust.

Bei der Erfüllung der Forderungen zur Revision des Strassenverkehrsgesetzes muss an erster Stelle die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer stehen. Ueber 1000 Tote pro Jahr auf unseren Schweizerstrassen und ein Mehrfaches an Verletzten rechtfertigen diese prioritäre Forderung. Die schwächsten Glieder auf der Strasse, die Fussgänger und die Zweiradfahrer, sind dabei angemessen zu berücksichtigen. Unsere Fraktion stimmt deshalb besonders auch dem Postulat der Kommission zu. Gerne hätten wir diesen Text im Gesetz bereits verankert gesehen. Wir anerkennen aber die gesetzestechnischen Schwierigkeiten, die dabei noch zu lösen sind.

Zum zweiten unterstützt die CVP-Fraktion Massnahmen, die zur Senkung von Lärm- und Abgaswerten beitragen. Wir anerkennen bei der Revision die Punkte, die sich besonders mit den Risikogruppen befassen, die am Verkehr teilneh-

men. So sollen die Fahrschüler künftig richtigerweise mit erfahreneren Begleitern unterwegs sein.

Zur Vereitelung der Blutprobe: Wer die Blutprobe verweigert, hat wohl Grund dazu und soll auch entsprechend bestraft werden. Auf Zustimmung in unserer Fraktion stösst auch die vorgesehene Möglichkeit, das Akkordlohnsystem für Berufsschauffeure zu verbieten oder einzuschränken. Alle diese Neuerungen versprechen mehr Sicherheit im Strassenverkehr.

Wenn die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten mangels Personal bei den Polizeikorps ohnehin nur mangelhaft durchgesetzt werden kann, scheint es uns richtig, dass Besitzer von Geräten, die vor Radarfallen warnen, angemessen bestraft werden.

Um diesen Begehren Rechnung zu tragen, stimmt die CVP für Eintreten auf die Vorlage und gegen den Rückweisungsantrag von Frau Leutenegger.

M. Massy: Le groupe libéral ne suivra pas la proposition de renvoi de Mme Leutenegger, mais votera l'entrée en matière. Il suivra donc les prises de position de la majorité de la commission, sauf au début, à l'article 3, alinéa 4 nouveau, cet alinéa antifédéraliste qui permettrait aux communes de recourir dans les procédures cantonales et devant le Conseil fédéral, lorsque des mesures touchant à la circulation sur leur territoire sont ordonnées. Nous proposons donc de biffer cet alinéa inutile, dont on s'est passé jusqu'à présent et qui permettrait à la commune d'aller se plaindre à Berne contre son canton.

Je reviendrai en temps utile sur l'amendement qui porte mon nom et qui, malheureusement, n'a pas trouvé grâce devant la commission, et c'est bien dommage! mais il est encore temps d'y prêter attention et de le soutenir. Je vous en remercie d'avance. Tout au long de l'étude de cette révision de la loi sur la circulation routière, on présentera une série d'amendements qui ne feront que compliquer le bon fonctionnement de celle-ci et, encore une fois, il vaut mieux suivre les indications qu'a données le Conseil fédéral dans son message du 27 août 1986. Le groupe libéral votera donc avec la majorité de la commission sauf, bien sûr, à l'article 3, alinéa 4 nouveau.

Les nombreux orateurs qui vont se suivre aujourd'hui à cette tribune vous parleront en détail des nouvelles propositions. Dans l'ensemble, le projet de modification de la loi est bien conçu, il permet à notre pays de s'aligner enfin sur les autres nations européennes et c'est bien ainsi. Le message du Conseil fédéral est clair: nous devons nous adapter à une circulation moderne et j'insisterai sur un point seulement, la largeur des poids lourds et là, je ne comprends pas les milieux écologistes qui mènent actuellement une campagne de désinformation à ce sujet. Nous souscrivons donc pleinement au projet visant à porter la largeur des camions de 2,30 m à 2,50 m. Il est normal d'harmoniser notre trafic avec celui des pays étrangers. Outre les avantages qui ont largement été démontrés dans le message du Conseil fédéral, il convient de relever les quatre points suivants: premièrement, la Suisse n'a plus de fabricant de véhicules utilitaires construisant à la norme de 2,30 m, raison pour laquelle les utilisateurs doivent s'approvisionner à l'étranger, au prix d'importants suppléments. Deuxièmement, pour ne pas devenir non rentable, l'achat de camions étrangers de 2,30 m nécessite des options techniques parfois sujettes à caution, par exemple l'emploi de pneumatiques à bandes de roulement étroites endommageant plus fortement les chaussées. Troisièmement, en matière de sécurité routière, l'utilisation de camions plus larges ne causerait pas de grandes difficultés ni dans les croisements, ni dans les dépassements, car la stabilité des véhicules de 2,50 m par l'abaissement du centre de gravité permet une conduite plus précise qui, lors de l'emploi de remorques, se traduit par une diminution de la voie de roulement utilisée et une sécurité accrue pour les autres usagers de la route. Enfin, quatrièmement, actuellement déjà, la majorité des véhicules suisses sont construits selon la norme internationale de 2,50 m et peuvent circuler sur près de 80 pour cent du réseau routier

de notre pays; citons l'armée, les PTT et les CFF. Nous sommes prêts, nous autres libéraux, à admettre que quelques exceptions subsistent dans l'utilisation des routes particulièrement étroites. Il ne faut pas cependant que le réseau complet des routes ouvertes aux véhicules de 2,30 m de largeur soit accessible à tous les véhicules sur demande d'une autorisation spéciale qui pourrait être assimilée à un péage.

En conclusion, les libéraux vous prient de voter les différents articles proposés par le Conseil fédéral dans cette révision de la loi sur la circulation routière, à l'exception du quatrième alinéa de l'article 3 que nous vous prions de biffer simplement. Nous y reviendrons par la suite pour étayer nos propositions.

Bircher: Ich möchte als Sprecher der SP-Fraktion begründen, weshalb wir den Rückweisungsantrag Leutenegger Oberholzer ablehnen. Die jetzt vorliegende Gesetzesrevision ist mit erheblichem zeitlichen und inhaltlichen Aufwand gestartet worden. Sie enthält sehr viele notwendige Änderungen. Man spricht in der öffentlichen Diskussion jetzt praktisch nicht darüber, weil diese Änderungen zum Teil ja nicht bestritten sind. So sind beispielsweise die Gemeinden inskünftig zu Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gebiete zur Beschwerde legitimiert. Wir haben auch neu eine Ermächtigung für den Bundesrat, den Treibstoffverbrauch der Motorfahrzeuge feststellen zu lassen und Abgas- wie Lärmwerte zu veröffentlichen. Diese Massnahme, die inskünftig möglich wird, ist sehr wichtig. Wir haben für Lernfahrbegleiter eine gewisse Verschärfung. Man muss mindestens ein Alter von 23 Jahren haben und fünf Jahre im Besitz des Fahrausweises sein, um Lernfahrer begleiten zu dürfen. Wir haben auch gewisse Verschärfungen bezüglich der Blutprobe, und wir haben – was vielfach übersehen wird – in Artikel 56 die Grundlage für ein Akkordlohnverbot für Berufschaffeuere. Also alles Änderungen, von denen die Mehrheit in diesem Rat – inklusive Frau Leutenegger Oberholzer, die Rückweisung beantragt – sagen würde: Die sind nötig.

Wir versuchen auch, mit zusätzlichen Anträgen eine Verbesserung der Gesetzesrevision herbeizuführen. Sie haben diese teilweise auf der Fahne, oder Sie haben ausgeteilte Einzelanträge. Sie sehen beispielsweise zwei entscheidende Artikel, die in die Beratungen einfließen werden, nämlich Artikel 3 und 32, wo eine Minderheit die Kompetenz an die Kantone erteilen will, Verkehrsbeschränkungen auf ihrem Gebiet auch bei Durchfahrtsstrassen zu erlassen. So könnten die Kantone beispielsweise Temporeduktionen beschliessen, wenn sie das Gefühl haben, dass das nötig sei, um die Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung einzuhalten, um umweltmässig, um wohnqualitätsmässig Verbesserungen herbeizuführen. Dann haben wir also mit diesen zwei Anträgen in Artikel 3 und 32 eine Grundlage.

Es wurde auch davon gesprochen, man solle für die schwächeren Verkehrsteilnehmer Verbesserungen bringen. Auch da liegen Anträge vor. Es kommt der Antrag, die jährliche Einlöschungspflicht für die Aluminiumnummern aufzuheben, die Alu-Nummern ganz zu begraben und auf eine Einmalabgabe einer Typenbezeichnung für die Velofahrer überzugehen. Das Versicherungobligatorium – auch da liegt ein Antrag vor – für Velofahrer soll zwar beibehalten, aber durch die öffentliche Hand finanziert werden. Damit würden diese Schikanen der jährlichen Einlösung und der Bezahlung dieser kleinlich anmutenden Prämien dahinfallen. Es werden zahlreiche bauliche Anträge gestellt, die darauf abzielen, die Stellung der schwächeren Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Velofahrer, zu verbessern. Wir haben einen Einzelantrag, wonach Solar- und Elektrofahrzeuge inskünftig begünstigt und nicht mehr mit den gleichen, teils schikanösen Zulassungsbestimmungen konfrontiert werden sollen wie die übrigen Motorfahrzeuge.

Es sind alles Anliegen, die an sich im Rückweisungsantrag angetönt sind, die aber jetzt konkret mit dieser Strassenverkehrsgesetzesrevision eingeführt werden können. Es verginge unserer Ansicht nach eine zu lange Zeit, wenn wir jetzt wieder warten wollten, bis uns der Bundesrat die nächste

Gesetzesrevision vorlegt und wir dann überhaupt wieder Gelegenheit hätten, zu solchen Gesetzesartikeln Stellung zu nehmen und solche zu beantragen.

Natürlich sind wir mit der beantragten Gesetzesartikeländerung nicht einverstanden – auch aus den anderen bereits erwähnten übergeordneten Überlegungen. Damit soll die heutige – übrigens mit dem ausdrücklichen Willen des Parlamentes – festgehaltene Lastwagennormbreite von 2,30 m auf generell 2,50 m korrigiert werden. Noch 1971 haben nämlich beide Räte mit relativ deutlichem Mehr (hier im Nationalrat mit sehr grossem Mehr) eine solche Korrektur abgelehnt. Es ist betrüblich, dass aufgrund eines Regimes von Ausnahmeregelungen der Wille des Gesetzgebers, dieser beiden Räte also, nach und nach ausgehöhlt wurde und dass man sich mit der Ausnahmeerteilung in der Praxis der 2,50-m-Norm langsam angenähert hat.

Es geht bei diesem Artikel eindeutig um umwelt- und verkehrspolitische Prinzipien. Wir haben nämlich seit Jahren immer wieder beteuert, dass der Güterverkehr insgesamt vermehrt von der Strasse auf die Schiene umgelagert werden müsse. Sie werden doch nicht glauben, mit dieser Gesetzesänderung in Artikel 9 würden letztlich die Spiesse für den Lastwagenverkehr wirtschaftlich gesehen nicht wieder länger!

Man kann das auch sehr einfach begründen: Heute entsprechen in der Schweiz immerhin noch etwa zwei Drittel aller Lastwagen – Sie können das beispielsweise in der «NZZ» nachlesen, sofern Sie es nicht glauben – der 2,30-m-Norm; wir haben 20 000 km Kantons- und Gemeindestrassen, für die keine Bewilligung für die 2,50 m breiten Lastwagen besteht. Es soll mir niemand erzählen, dass es um eine Kleinigkeit geht. Wenn der Anpassungsdruck auf diese 20 000 km Kantons- und Gemeindestrassen kommt, werden diese nach und nach der gesetzlich verankerten allgemeinen Gesetzesnorm angepasst. Auch da strafen wir an sich unsere landschaftschützerischen Beteuerungen Lügen. Es hiess, man wolle den Strassenbau gerade in exponierten Gebieten sanft betreiben, man solle keinen forcierten Strassenbau betreiben.

Auch das Trauma der europäischen Isolation stimmt an sich nicht. Wir entsprechen beim National- und beim Hauptstrassennetz der 2,50-m-Norm voll und ganz. Das verkündet ja auch voll Triumph die Botschaft. Dort wird die 2,50-m-Norm eingehalten. Es kann kein einziger ausländischer Fahrzeughalter darüber klagen, er könne eine schweizerische Hauptstrasse oder eine schweizerische Nationalstrasse nicht mit einem Fahrzeug der 2,50-m-Norm befahren; im Gegenteil. Wir können sagen: Wenn Sie schon die europäische Norm so hoch halten wollen, denken Sie doch einmal an jene Länder, die jetzt bereits wieder diese Norm überschreiten, zeigen Sie auf Dänemark, dort werden bereits 2,55 m zugelassen. Oder zeigen Sie anklagend mit dem Finger beispielsweise auf Finnland, wo man heute bereits auf 2,60 m Breite aufrückt.

Es ist also ein Zweckargument, wenn man die europäische Einigung und den europäischen Anpassungsdruck, der kaum mehr zu ertragen wäre, als Begründung angibt. Statt dessen soll man klar und deutlich sagen: Es geht darum, die Spiesse insgesamt für den privaten Güterverkehr länger zu machen, die Konkurrenzlage für den privaten Güterverkehr zu verbessern.

Aus solchen Gründen werden wir diesen Revisionspunkt bei Artikel 9 ablehnen. Ich habe aber vorhin bei den formulierten Punkten angetönt: Wir wollen zunächst einmal das Resultat dieser Gesetzesberatung abwarten. Wir hoffen an sich nach wie vor auf die richtigen Entscheide von Ihnen. Wir haben schliesslich auch Signale aus vielen Kreisen, nicht nur unseres Volkes, sondern auch von Verkehrsverbänden, Zweiradverbänden und anderen Organisationen. Zehntausende, Hunderttausende von Menschen stehen dahinter. Sie müssen tagtäglich mit diesem Verkehr leben und sprechen eine ganz andere Sprache, als der Bundesrat sie zum Teil mit dieser Gesetzesrevision spricht.

Wenn das Ergebnis dieser Revision insgesamt negativ ausfällt, werden wir am Schluss diese Gesetzesrevision ablehnen.

Präsident: Wir stehen am Ende der Liste der Fraktionssprecher.

Herr Rechsteiner hat das Wort zum Rückweisungsantrag Leutenegger Oberholzer.

Rechsteiner: Ich bin dankbar dafür, dass der Rückweisungsantrag von Frau Leutenegger auch einem Einzelsprecher Gelegenheit gibt, sich zur allgemeinen Problematik dieser Vorlage zu äussern, die eng mit diesem Rückweisungsantrag zusammenhängt. Ich bin mit den Motiven und der Analyse von Frau Leutenegger sehr einverstanden, komme dann allerdings in bezug auf das Vorgehen zu einem etwas anderen Schluss.

Die Vorlage, wie der Bundesrat sie vorgeschlagen hat, und (wie sie auch heute noch aussieht) ist verkehrspolitisch und ökologisch völlig verfehlt, da sie die Ausdehnung der Lastwagenbreite vorschlägt. Das steht im Vordergrund, und damit wird ein falsches Signal gesetzt: mehr Privatverkehr, mehr Gütertransport auf den Strassen. Das ist auch eine Verneinung vor der EG am falschen Ort. Es ist eine Vorlage, bei der der Einfluss des Bundesamtes für Polizeiwesen an allen Ecken und Enden zu spüren ist und der Umweltschutz kaum Einfluss gehabt hat. Deshalb ist es eigentlich nur folgerichtig, dass die Umweltorganisationen das Referendum ergreifen wollen, wenn die Vorlage so beschlossen wird, wie sie jetzt aussieht.

Was bleibt da aus ökologischer Sicht zu tun? Es gibt die Möglichkeit der Rückweisung; auf den ersten Blick mag sie naheliegen. Besser scheint es mir jedoch, einen Versuch zu wagen, die Vorlage aus der ökologischen Sicht, aus der Sicht des Umweltschutzes umzufunktionieren und umzugestalten. Spätestens seit der Bundesrat 1986 den Bericht über das Luftreinhaltekonzept vorgelegt hat, wissen wir nämlich, dass die Luftverschmutzung massgebend durch den motorisierten Strassenverkehr verursacht wird. Und wir wissen ebenso, dass mit allen vorgesehenen Massnahmen und mit technischem Umweltschutz allein, mit der Katalysatortechnik, die gesteckten Ziele nicht erreicht werden können, nämlich die Rückführung der Luftbelastung auf die Werte von 1950 bzw. 1960. Nötig wären weitere Massnahmen, insbesondere beim motorisierten Strassenverkehr.

Genau gleich liegen die Dinge beim Vollzug des Umweltschutzgesetzes. Die Luftreinhalteverordnung verweist – für die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte – insbesondere auf Massnahmen beim Verkehr. Verkehrslenkende und verkehrsbeschränkende Massnahmen sind jedoch nach Artikel 33 der Luftreinhalteverordnung nur nach Massgabe der «einschlägigen eidgenössischen und kantonalen Vorschriften» zulässig, was auf gut deutsch nichts anderes heisst, als dass Massnahmen zur Luftreinhaltung nur insoweit getroffen werden können, als sie im Strassenverkehrsgesetz vorgesehen sind.

Die im Strassenverkehrsgesetz vorgesehenen Möglichkeiten genügen aber aus der Sicht des Umweltschutzes nicht. Wenn wir es mit dem Umweltschutz, mit der Luftreinhaltung ernst meinen, müssen die nötigen Eingriffskompetenzen jetzt im SVG geschaffen werden. Diesem Zweck dienen einige Minderheitsanträge, u. a. die beiden Minderheitsanträge zu Artikel 3 und Artikel 32.

Sie wissen, wie lange es jeweils geht, bis eine Gesetzesvorlage in die parlamentarische Beratung gelangt, und erst recht, wie lange es geht, bis eine Bestimmung dann auch vollzogen werden kann. Es ist richtig, die Gelegenheit zu benützen – da jetzt, wenn auch mit ganz anderen Absichten, eine Revision des Strassenverkehrsgesetzes anhängig ist –, um die nötigen Anpassungen aus der Sicht des Umweltschutzes, der Luftreinhaltung vorzunehmen. Sollten diese Anliegen, wie in der allerdings recht einseitig zusammengesetzten Kommission der letzten Legislaturperiode, kein Gehör finden, muss die Vorlage abgelehnt und nötigenfalls das Referendum ergriffen werden. Für die Luftreinhaltung müsste aber jetzt etwas getan werden und nicht erst in einigen Jahren.

Basler, Berichterstatter: Viele von Ihnen haben sich jetzt schon zum Artikel 9 Absatz 2 geäussert, wo sich eine Mehrheit abzeichnet, und zwar nach Fraktionen gruppiert. Für die Erhöhung der Lastwagenbreite sprechen sich die Freisinnigen, die SVP, die CVP und die Liberalen aus. Die Grünen, der Landesring der Unabhängigen und die SP sind dagegen. Eintreten ist auch hier unbestritten. Wir haben aber den Rückweisungsantrag von Frau Nationalrätin Leutenegger. Hier müssen wir festhalten, dass sich eine Weltanschauung nicht in ein Ausführungsgesetz einpacken lässt, dass wir allerdings erlaubt haben – und das ist im Grunde genommen eher eine Ausnahme –, neue Anträge in der Kommission einzubringen. Viele sind dort diskutiert worden, die Sie hier auf der Fahne gar nicht mehr finden. Insgesamt gibt es ein gutes Dutzend Aenderungen, die unbestritten sind; die sollten jetzt durchgebracht werden. Das Strassenverkehrsgesetz ist in rollender Veränderung begriffen. Es geht hier um eine Evolution und nicht um eine Revolution. Anliegen, wie sie Kollege Rechsteiner aufgegriffen hat, beschlagen das Umweltschutzgesetz. Seine Anliegen sind dort zu regeln – Grenzwerte zum Beispiel haben hier eigentlich nichts zu suchen.

Ich ersuche Sie namens der Kommission, auf die Vorlage einzutreten und Rückweisung abzulehnen.

M. Perey, rapporteur: Dans le débat d'entrée en matière, il y a peu d'arguments que nous n'ayons déjà développés tout à l'heure. Je me félicite de ce que la grande majorité des groupes sont en faveur de cette entrée en matière.

En ce qui concerne la proposition de Mme Leutenegger que nous n'avons pas discutée en commission, je dois dire que l'on veut toujours – et c'est je crois un faux problème – mettre en concurrence le rail et la route. Selon Mme Leutenegger, on ne peut pas développer les transports par chemin de fer et continuer à encourager la route. Le problème est mal posé, il faut bien comprendre que les transports par rail ne remplaceront jamais tous les transports routiers; il y a là une complémentarité et il faut éviter de toujours les opposer.

D'autre part, dans ce même débat d'entrée en matière, on a brandi quelquefois la menace du référendum. Je suis pour ma part tout à fait conscient et respectueux du droit référendaire, mais de là à vouloir placer les débats sous la menace d'un référendum me paraît tout à fait déplacé; cela constitue une mauvaise tactique. Je vous demande donc d'entrer en matière.

Bundesrätin Kopp: Das Strassenverkehrsrecht regelt einen Lebensbereich, der einem ständigen Wandel unterliegt. Daher ist es unerlässlich, das geltende Gesetz immer wieder zu überprüfen und dort, wo es notwendig ist, die Normen anzupassen. Sie können aber versichert sein, dass wir nicht alle Vorschläge und Aenderungsanträge berücksichtigt haben. Wir haben im Gegenteil einen strengen Massstab an die Revisionswürdigkeit gelegt. Nicht alles, was wünschbar ist, ist auch notwendig.

Zurückhaltung bei der Gesetzgebung ist gerade im Bereich des Strassenverkehrs absolutes Gebot. Der Strassenverkehr darf nicht noch mehr reglementiert werden mit der Folge, dass sich die Strassenbenützer immer mehr über die Regeln hinwegsetzen und vor lauter Vorschriften die wichtigste Grundregel, die gegenseitige Rücksichtnahme, vergessen. Gerade aus diesem Grund haben wir ganz bewusst vollständig davon abgesehen, Ihnen neue Verhaltensregeln für die Verkehrsteilnehmer vorzuschlagen. Ein Marschhalt scheint uns hier unbedingt notwendig. Ich habe durchaus Verständnis für diejenigen Sprecher, die ihrem Unbehagen über die zunehmende Regelungsichte Ausdruck gegeben haben. Ich will nur ganz fragmentarisch auf einige wichtige Punkte der Revisionsvorlage eingehen. Ich möchte aber vorab der Kommission und den Kommissionssprechern danken für die ausserordentlich sorgfältige Arbeit, die sie in diesem Zusammenhang geleistet haben. Ich danke auch Ihnen für die Eintretensdebatte.

1. Wenn wir in Artikel 3 Absatz 4 SVG vorschlagen, den Gemeinden bei den Verkehrsmassnahmen die Beschwerdelegitimation zuzugestehen, möchten wir namentlich deren Initiative bei verkehrsplanerischen Zielen unterstützen; denn es liegt auf der Hand, dass die Gemeinden diese Ziele nur unvollständig wahrzunehmen vermögen, wenn ihnen mangels Beschwerdelegitimation ein genügender Einfluss auf Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gemeindegebiet verwehrt bleibt. Es ist auch widersprüchlich, wenn die Gemeinden in einzelnen Kantonen – gestützt auf kantonales Recht – zwar kantonale Rechtsmittel ergreifen können, die Beschwerde an den Bundesrat ihnen aber verwehrt ist.

2. Der Bürger sollte aus Gründen des Umweltschutzes und des Energiesparens über die notwendigen Entscheidungsgrundlagen verfügen, wenn er beim Kauf eines Autos diesen wichtigen Aspekten die gebührende Beachtung schenken will. Er sollte sich also auf einfache Art und Weise darüber informieren können, welche Fahrzeuge besonders leise und abgasarm sind und welche wenig Treibstoff verbrauchen. Zwar stehen ihm schon heute die Abgas- und Lärmwerte aufgrund des geltenden Artikels 12 Absatz 4 SVG grundsätzlich zur Verfügung. Entsprechende Angaben für den Treibstoffverbrauch fehlten aber bisher.

3. Im zweiten Titel «Fahrzeuge und Fahrzeugführer» schlagen wir für den Begleiter von Lernfahrten neben der minimalen Führerausweis-Besitzdauer von drei Jahren zusätzlich ein Mindestalter von 23 Jahren vor. Wir halten dies für notwendig, wenn Lernfahrten unter möglichst sicheren Voraussetzungen durchgeführt werden sollen.

4. Weiter sehen wir unter dem gleichen Titel eine Verschärfung der Bestimmungen über den Führerausweiszug vor. Gemäss geltendem Recht kann der Führerausweis wegen Vereitelung der Blutprobe nicht entzogen werden, dies im Gegensatz zum Tatbestand des Fahrens in angetrunkenem Zustand, wo der Führerausweiszug obligatorisch mindestens zwei Monate beträgt. Dies ist um so stossender und wird als ungerecht empfunden, als beide Tatbestände in strafrechtlicher Hinsicht gleich behandelt werden.

Wir hoffen, durch Androhung des Führerausweiszuges auch für diesen Tatbestand der unheilvollen Entwicklung entgegenzuwirken. Günstige Auswirkungen sind schon deshalb zu erwarten, weil der Führerausweiszug in der Regel mehr gefürchtet wird als die Strafe.

5. Geschwindigkeitsvorschriften sind für die Verkehrssicherheit unerlässlich und dienen dem Umweltschutz und dem Energiesparen. Es ist daher stossend, wenn sich immer mehr Fahrzeugführer mit Hilfe technischer Einrichtungen – sogenante Radarwarngeräte – straflos über die Vorschriften hinwegsetzen können. Zwar haben wir schon heute die Verwendung solcher Geräte auf der Verordnungsstufe untersagt. Es hat sich jedoch in der Praxis gezeigt, dass es einer klaren Grundlage im Gesetz selber bedarf.

Ohne Zweifel – die vorangegangene Debatte hat dies bestätigt – gibt unser Vorschlag, bis 2,50 m breite Fahrzeuge – abweichende Signalisation vorbehalten – auf allen Strassen zuzulassen, am meisten Anlass zu Diskussionen. Wir haben den Argumenten für und wider diese Erneuerung in unserer Botschaft bereits breiten Raum gegeben. Ich möchte auf eine Wiederholung der dort angeführten Argumente für eine Erhöhung auf 2,50 m verzichten. Dagegen möchte ich einige Gedanken mehr politischer Art vorbringen, die in der Botschaft weniger zum Ausdruck kommen.

Es ist Ihnen sicher bekannt, dass, vor allem von der EG ausgehend, Bestrebungen für einen gemeinsamen Transportmarkt in Europa in Gange sind. Die in der EG vorgesehenen Gewichtsnormen sind bedeutend höher als in der Schweiz. Die Schweiz bildet daher innerhalb Europas gewissermassen eine Insel. Der Bundesrat beabsichtigt keineswegs – er hat dies mehrfach kundgetan und es in der Botschaft ebenfalls nachhaltig bekräftigt – von der in der Schweiz geltenden Höchstgewichtslimite von 28 Tonnen für Lastenzüge abzuweichen. Dies hat sich für uns in jeder Beziehung bewährt.

Es muss jedoch auch auf politischer Ebene mit zunehmendem ausländischen Druck auf unsere Gewichtsregelung

gerechnet werden. Diesen Druck können wir unseres Erachtens etwas vermindern, wenn wir dort eine Anpassung an europäische Normen vornehmen, wo dies ohne schwerwiegende Nachteile für uns ist. Dies wäre nach Meinung des Bundesrates bei der zur Diskussion stehenden Breitenregelung, aber auch bei der ebenfalls beantragten Heraussetzung des Höchstgewichtes des dreiachsigen Motorwagens mit einer angetriebenen Achse von 19 auf 22 Tonnen der Fall.

Diese Gelegenheit zum Entgegenkommen sollte wahrgenommen werden, dies um so mehr, als sich die Kantone immer mehr Vollzugsschwierigkeiten gegenübersehen und daher fast einhellig für eine Breite von 2,50 m eintreten. Nur vier Kantone haben sich in der Vernehmlassung gegen die Zulassung breiterer Lastwagen ausgesprochen.

Gestatten Sie mir noch einige Bemerkungen zum Antrag von Frau Leutenegger Oberholzer: Sie beantragt Rückweisung und möchte den Bundesrat beauftragen, das SVG einer Revision zu unterziehen, bei der die Umwelt und Lebensqualität zur obersten Richtschnur wird und bei der die Stellung des öffentlichen und des nichtmotorisierten Verkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr entscheidend gestärkt wird. Der Bundesrat hat bereits am 26. September 1986 bei der schriftlichen Beantwortung einer Motion der LdU/EVP-Fraktion betreffend SVG und Umweltschutz zur vorliegenden Frage Stellung genommen. Nach der schweizerischen Bundesverfassung sind alle Verfassungsbestimmungen gleichrangig: sowohl diejenige, die dem Bund die Befugnis erteilt, Vorschriften über den Schutz des Menschen und seiner natürlichen Umwelt gegen schädliche oder lästige Einwirkungen zu erlassen, als auch diejenige, die dem Bundesrat die Kompetenz gibt, Vorschriften über Automobile und Fahrräder aufzustellen. Die Gesetze – insbesondere das SVG – haben sich deshalb nicht nur auf eine Verfassungsnorm abzustimmen. Ob gestützt auf die Verfassungsbestimmung betreffend Umweltschutz auch eine Anpassung des SVG notwendig sei, wurde bereits beim Erlass des Umweltschutzgesetzes geprüft. Wie bereits damals kommt man auch heute zum Ergebnis, dass hierfür kein Bedürfnis besteht. Beide Gesetze, das Bundesgesetz über den Umweltschutz wie auch das Bundesgesetz über den Strassenverkehr, delegieren wesentliche Befugnisse im Bereich des Umweltschutzes an den Bundesrat.

Aus diesem Grund ist es dem Bundesrat beim Erlass von Verordnungen ohne weiteres möglich, indem er sich im konkreten Fall auf das SVG oder das USG oder auf beide stützt, das Ziel des Umweltschutzes bei der Interessenabwägung entsprechend zu gewichten, was er regelmässig getan hat.

Es kommt schliesslich nicht von ungefähr, dass die Schweiz, gestützt auf das bisherige Recht, die strengsten Umweltschutzvorschriften auf dem Gebiete des Strassenverkehrs in Europa besitzt. Was die Vorschriften über Abgase bei schweren Lastwagen betrifft, Herr Zwingli, stecken wir nicht in den Kinderschuhen, wie dies ausgeführt wurde, sondern wir haben – wie gesagt – heute die strengsten Vorschriften. Wir werden sie in einem weiteren Schritt auf das Jahr 1990 noch verschärfen und zugleich ein Partikelmessverfahren einführen.

In gleicher Weise steht das SVG einer Förderung des öffentlichen Verkehrs und einer verbesserten Stellung des nicht motorisierten Verkehrs keineswegs entgegen. Das SVG ermöglicht im Gegenteil durch zahlreiche Gesetzes- und Verordnungsbestimmungen heute schon eine Privilegierung, zum Beispiel: Vortritt der Strassenbahn, Schaffung von Busspuren usw.

Frau Leutenegger Oberholzer hat in der Begründung ihres Antrages erklärt, dass mit der vorgesehenen Verbreiterung der Lastwagen das Konkurrenzverhältnis zugunsten der Lastwagen – mit anderen Worten zulasten des öffentlichen Verkehrs – verschlechtert werde. Diese Argumentation trifft nicht zu, denn dort, wo heute nur 2,30 m breite Lastwagen verkehren dürfen, ist in der Regel eine Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr gar nicht vorhanden.

Wir müssen davon abkommen, ein Feindbild gegen den

privaten Verkehr aufzubauen. Es gibt Landesgegenden, die nur durch Lastwagen erreichbar sind; sie haben keinen Anschluss an den öffentlichen Verkehr. Es geht mit der vorgesehenen Aenderung darum, dass auch diese Landesgegenden in den Genuss der Vorteile, die eine Verbreiterung zweifellos mit sich bringt, gelangen. Ich bitte Sie, Eintreten auf die Vorlage zu beschliessen und den Antrag von Frau Leutenegger Oberholzer abzulehnen.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Leutenegger Oberholzer	18 Stimmen
Dagegen	120 Stimmen

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitungssatz, Titel und Art. 2 Abs. 4 und 6 (neu)

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I, phrase introductive, titre et art. 2 al. 4 et 6 (nouveau)

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 3 Abs. 3bis und 3ter (neu)

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Rechsteiner, Bircher, Nauer, Ruffy, Zwygart)

Abs. 3bis

Auf Strassen, die dem allgemeinen Durchgangsverkehr geöffnet sind, ausgenommen Autobahnen und Autostrassen (Abs. 3ter), dürfen die Kantone den Verkehr zeitlich beschränken, soweit dies erforderlich ist, um schädliche oder lästige Einwirkungen im Sinne der Gesetzgebung über den Umweltschutz zu verhindern; Fahrten im Dienste des Bundes bleiben jedoch gestattet. Vorbehalten ist die Beschwerde an das Bundesgericht wegen Verletzung verfassungsmässiger Rechte der Bürger. Die Kantone können diese Befugnis den Gemeinden übertragen unter Vorbehalt der Beschwerde an eine kantonale Behörde.

Abs. 3ter

Auf Autobahnen und Autostrassen dürfen die Kantone den Verkehr nur unter den Voraussetzungen von Absatz 6 vollständig untersagen oder zeitlich beschränken

Art. 3, al. 3bis et 3ter (nouveaux)

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Rechsteiner, Bircher, Nauer, Ruffy, Zwygart)

Al. 3bis

Sur les routes ouvertes au grand transit, à l'exception des autoroutes et semi-autoroutes (al. 3ter), les cantons peuvent restreindre temporairement la circulation, lorsque c'est nécessaire, pour éviter les atteintes nuisibles ou incommodantes au sens de la législation sur la protection de l'environnement; les courses effectuées pour le service de la Confédération sont toutefois autorisées. Est réservé le recours au Tribunal fédéral pour violation des droits constitutionnels des citoyens. Les cantons peuvent déléguer cette compétence aux communes sous réserve de recours à une autorité cantonale.

Al. 3ter

Sur les autoroutes et semi-autoroutes, les cantons ne peuvent interdire complètement ou restreindre temporairement la circulation que dans les cas visés au 6e alinéa.

Rechsteiner, Sprecher der Minderheit: Meinen beiden Anträgen zu Artikel 3 und Artikel 32, die von den Umweltschutzorganisationen und insbesondere von der Schweizerischen Gesellschaft für Umweltschutz unterstützt werden, möchte ich zunächst eine allgemeine Bemerkung vorausschicken: Beiden Anträgen ist gemeinsam, dass sie den Kantonen und Gemeinden im Interesse des Umweltschutzes Kompetenzen zurückgeben möchten: in Artikel 3 die Befugnis zum Erlass zeitlicher Verkehrsbeschränkungen und Fahrverbote auch auf Durchgangsstrassen, soweit dies aus Gründen des Umweltschutzes notwendig ist, und in Artikel 32 die Kompetenz zum Erlass allgemeiner Höchstgeschwindigkeit in Ortschaften, zum Beispiel von Tempo 30.

Die beiden Anträge verfolgen somit ein föderalistisches Ziel. Im Unterschied zu einschneidenden Globalsteuerungsmassnahmen, wie zum Beispiel Benzinrationierung oder -kontingentierung, welchen ein zentralistisches Moment inneohnt, sollen mit beiden Anträgen die mit den örtlichen Verhältnissen vertrauten Behörden die Befugnis erhalten, das aus Sicht des Umweltschutzes Notwendige vorkehren zu können, ohne zuerst den Weg nach Bern antreten zu müssen.

Zu Artikel 3 speziell: Artikel 3 des Strassenverkehrsgesetzes unterscheidet zwischen sogenannten Durchgangsstrassen und Nichtdurchgangsstrassen. Auf den Nichtdurchgangsstrassen haben die Kantone und Gemeinden grundsätzlich alle Kompetenzen für den Erlass verkehrsbeschränkender Massnahmen im Interesse des Umweltschutzes bis hin zu temporären Fahrverboten. Diese Befugnis haben sie bei Durchgangsstrassen nicht. Dort dürfen sie nur sogenannte funktionelle Verkehrsbeschränkungen anordnen, wie Parkierregelungen, Abbiegeverbote usw. Das reicht indessen nicht aus, wenn wir es mit der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte gemäss der Luftreinhalteverordnung ernst meinen.

Das grosse Problem in bezug auf die Einhaltung dieser Immissionsgrenzwerte sind nämlich nicht die Nichtdurchgangsstrassen, die Quartier- und Nebenstrassen, sondern gerade die Durchgangsstrassen, wo sich der Motorfahrzeugverkehr staut und die hohen Frequenzen herrschen. So wurde zum Beispiel in der Stadt St. Gallen festgestellt, dass die Immissionsgrenzwerte auf etwa 20 km entlang des Strassennetzes überschritten würden. Dabei handelt es sich gerade um die vielbefahrenen Durchgangsstrassen. Die Kantone und Gemeinden müssen also die Kompetenz erhalten, gerade auf diesen Durchgangsstrassen die nötigen Massnahmen bis hin zu zeitlichen Verkehrsbeschränkungen anordnen zu können.

Der Bundesrat stellt sich neu in der gerade wieder eingetroffenen Beantwortung der Interpellation von Frau Leutenegger Oberholzer auf den Standpunkt, dass zeitliche Verkehrsbeschränkungen und Fahrverbote auf Durchgangsstrassen der verfassungsrechtlichen Kompetenzordnung, nämlich Artikel 37bis BV, widersprechen und deshalb nicht zulässig seien. Herr Zwingli hat diese Argumente in der Eintretensdebatte auch wiederholt. Diese Argumentation ist juristisch aus drei Gründen unhaltbar:

Zunächst formuliert Artikel 37bis Absatz 2 BV wörtlich: «Den Kantonen bleibt das Recht gewahrt, den Automobil- und Fahrradverkehr zu beschränken und zu untersagen. Der Bund kann indessen bestimmte, für den allgemeinen Durchgangsverkehr notwendige Strassen in vollem oder beschränktem Umfange offen erklären.»

Bei der Offenerklärung durch den Bund handelt es sich also nicht um eine Muss-, sondern um eine Kann-Bestimmung, eine sogenannte Kompetenznorm. Der Bund kann – wie dies zum Beispiel Professor Lendi im gerade erschienenen Kommentar zur Bundesverfassung zu diesem Artikel formuliert – von dieser Kompetenz zur Offenerklärung Gebrauch machen; er muss es nicht. Er kann den Kantonen die Kom-

petenz zu zeitlichen Verkehrsbeschränkungen belassen oder sie ihnen zurückübertragen. Nichts anderes will der Minderheitsantrag.

Ein zweites Argument: Der Bundesrat selber verweist zum Beispiel in seiner Antwort auf die Interpellation von Frau Leutenegger Oberholzer darauf, dass dann, wenn die Smog-Alarmwerte überschritten seien, temporäre Fahrverbote – gestützt auf Artikel 3 Absatz 6 SVG – auch auf Durchgangsstrassen erlassen werden könnten. Der Bundesrat wird damit seiner eigenen verfassungsrechtlichen Argumentation untreu. Wenn zeitliche Verkehrsbeschränkungen bei der Ueberschreitung der Smog-Alarmwerte verfassungsrechtlich unbedenklich sind, sind sie es logischerweise auch bei der Ueberschreitung der Immissionsgrenzwerte.

Die Gesundheitsgefährdung beginnt ja nicht erst bei der Ueberschreitung der ohnehin problematisch festgelegten Smog-Alarmwerte, sondern nach der Definition des Umweltschutzgesetzes bereits bei der Ueberschreitung der Immissionsgrenzwerte, Herr Basler. Wir haben diese Immissionsgrenzwerte bereits in der Luftreinhalteverordnung festgelegt. Diese müssen nicht mehr neu erlassen werden. Es braucht die Massnahmen zur Einhaltung dieser Werte nun beim Strassenverkehrsgesetz.

Daran schliesst sich das dritte Argument: Artikel 37bis BV, der den Strassenverkehr regelt, ist nicht die einzige Bestimmung der Bundesverfassung. Es gibt auch einen Artikel 24septies, der den Bund und die Behörden zum Umweltschutz und zum Schutz der Menschen gegen schädliche und lästige Einwirkungen und zum Kampf gegen die Luftverunreinigung und Lärm verpflichtet. Es handelt sich bei Artikel 24septies um eine Muss-Bestimmung und nicht nur um eine Kann-Bestimmung, deren Vollzug zudem – soweit möglich – den Kantonen zu übertragen ist. Das kann nichts anderes heissen, als dass die Kantone die Befugnis erhalten sollen, bei der Ueberschreitung der Immissionsgrenzwerte – dort beginnt die Gesundheitsgefährdung gemäss Definition des Umweltschutzgesetzes – die nötigen Massnahmen auch im Strassenverkehr anordnen zu können bis hin zu zeitlichen Beschränkungen.

Zum Schluss gestatte ich mir, noch einmal in Erinnerung zu rufen, welche grosse Bedeutung der Bundesrat, aber auch das Parlament bei der Behandlung des Luftreinhaltekonzeptes den Massnahmen im Agglomerationsverkehr und welche zentrale Rolle sie den Kantonen und Gemeinden beigemessen haben.

Wer in diesem Sinne bei der Behandlung des Luftreinhaltekonzeptes A gesagt hat, muss nun auch B sagen, wo es um die Zuweisung der nötigen Kompetenzen geht.

Dreher: Ich beantrage Ihnen, den Antrag der Minderheit zurückzuweisen.

Es ist nichts anderes als ein Versuch, auf der Strasse, im Strassenverkehr die Zwangswirtschaft einzuführen. Was wäre die Folge, wenn dieser Antrag durchginge? Sie wissen, wir leben in einer Zeit des wissenschaftlichen Betruges. Es würden Gutachten von irgendwelchen Umweltschutzbüros vorgelegt werden, mit denen solche Zwangseingriffe begründet würden.

Wer sind denn die Autofahrer? Sind das auf der einen Seite die Auto-, Motorrad- und Lastwagenfahrer und auf der anderen Seite das Volk? Ich glaube, das ist nicht so. Es sind Familienväter, es sind Pendler, es sind Arbeitnehmer, es sind Arbeitgeber, die sich in geschäftlichen Belangen auf irgendeiner notwendigen Verschiebung befinden.

Sie wissen, dass die Versorgung unseres Landes zusammenbrechen würde, wenn auch nur ein einwöchiger Lastwagenstreik beschlossen würde. Ich befürchte, dass erneut – mit dem Vorwand Umweltschutz – Beschränkungen beschlossen würden, wie diejenigen, die in der Stadt Zürich zu verkehren das Missvergnügen haben, sie leider zur Genüge kennen.

Noch ein Wort zu dieser ominösen Luftreinhalteverordnung. Wer sagt uns denn, dass diese Grenzwerte richtig sind? Wo haben wir irgendwelche Beweise dafür? Woher wollen wir wissen, dass diese Grenzwerte, die irgendwo in einer Amts-

stube geboren wurden, eigentlich haltbar sind? Welche Luftbelastungen hatten wir denn 1950, 1958, 1965, 1972? Wir wissen es nicht. Und Sie wissen es auch nicht, weil nämlich damals keine Messgeräte existierten.

Aus allen diesen Gründen ist der Antrag der Minderheit geeignet, die Freiheit der Mobilität in unvorhersehbarem Masse zu beschränken, zumal den Politikern, die das auf kommunaler oder kantonaler Ebene beschliessen sollten, nicht immer ein Vorgehen nach den Grundsätzen von Treu und Glauben attestiert werden kann.

M. Ruffy: Avant d'aborder plus spécialement l'amendement à l'article 3, je souhaite faire deux remarques en tant que membre de la commission.

La première porte sur le caractère consciencieux du travail de la commission. Il ne l'était pas tout à fait à mes yeux, et je regrette encore aujourd'hui que la démonstration ait eu lieu dans un garage et non pas sur les routes étroites qui sont directement concernées par l'article 9.

Ma deuxième remarque porte sur les propos de M. Zwingli. Tout comme M. Rechsteiner, je tiens à dire devant le Conseil national que l'article 3 n'est aucunement en contradiction avec l'article constitutionnel 37bis dont la forme est en effet potestative et non impérative. Il est par conséquent tout à fait possible aux cantons d'intervenir sur les routes à grand transit si nous le prévoyons aujourd'hui dans la loi.

Telles sont les deux remarques que je voulais faire au préalable.

Par ailleurs, je désire soutenir l'amendement présenté par M. Rechsteiner et qui repose sur la volonté de prendre en considération l'article 33 de l'ordonnance sur la protection de l'air qui précise ceci: «Si la limitation préventive des émissions pour les véhicules et pour les infrastructures destinées aux transports ne suffit pas à empêcher ou à éliminer les émissions excessives, l'autorité prendra les mesures qui s'imposent, qu'elles touchent la construction ou l'exploitation ou encore qu'elles soient destinées à canaliser ou à restreindre le trafic.»

A l'alinéa 2, les compétences et la procédure pour arrêter les mesures se fondent sur les dispositions fédérales et cantonales en la matière. Nous avons précisé la possibilité de tenir compte de ces faits nouveaux et d'intégrer des dispositions qui permettraient aux cantons d'intervenir.

La minorité de la commission est d'avis qu'en raison des sources d'émissions produites, les routes ouvertes au grand transit ne sauraient être exclues des mesures restrictives que les cantons ont à prendre. Or, avec le texte qui nous est soumis, ces possibilités ne sont pas prévues. C'est la raison pour laquelle nous avons prévu d'ajouter ce type de routes, en réservant naturellement, comme le prévoit la constitution, les courses qui devraient être effectuées pour les services de la Confédération et en laissant aux cantons le soin de déléguer ou non cette compétence aux communes. Il y a donc là une attitude parfaitement conforme aux thèses défendues par les fédéralistes.

Pour ces mêmes raisons, les représentants de la minorité ont estimé qu'il était excessif d'exclure les mesures cantonales sur les semi-autoroutes et sur les autoroutes. Ces mesures doivent certes rester exceptionnelles, mais étant donné les déclarations que nous avons entendues de la part des autorités cantonales, uranaises notamment, ainsi que zurichoises, nous estimons que nous devons absolument introduire dans la législation les moyens d'intervention à l'échelon cantonal et pour ces routes.

Je vous recommande donc d'adhérer à l'amendement présenté par M. Rechsteiner.

Ledergerber: Frau Bundesrätin Kopp hat am Schluss der Eintretensdebatte richtig erwähnt, dass wir heute in der Schweiz gesetzliche Vorschriften und Normen haben, die zu den strengsten zählen, in Europa und in der Welt. Man darf das anerkennen, man soll es auch anerkennen. Man muss aber auch feststellen, dass es sich hier erst um Normen und um Papier handelt und dass der Vollzug dieser Normen und Vorschriften heute noch nicht gewährleistet ist.

Das Bundesparlament und der Bund haben es sich in dieser Frage einfach gemacht, indem sie den Schwarzen Peter an die Kantone weitergegeben und diese für den Vollzug verantwortlich gemacht haben. Die Kantone befinden sich in dieser Frage heute in einem schweren Vollzugsnotstand. Sie haben die härtesten technischen Vorschriften, sie haben sehr harte zeitliche Vorgaben, aber sie haben in vielen Bereichen die Instrumente nicht.

Das gilt vor allem bezüglich der Vorschriften in der Luftreinhalteverordnung, die verlangen, dass die Belastungsgebiete bis ins Jahr 1994 saniert sein müssen. Heute weiss noch kein Kanton, der Belastungsgebiete aufweist, wie bis 1994 diese Vorgabe tatsächlich eingehalten werden kann. Da führt die Bemerkung von Herrn Dreher nicht weiter, wenn er sagt, man wüsste ja gar nicht, ob diese technischen Vorschriften richtig und zweckmässig seien.

Wir stellen einfach fest, dass wir mit der heutigen Belastungssituation ein Ausmass erreicht haben, das krank macht. Wir haben empirische Studien, die zeigen, dass in unseren Belastungsgebieten Kinder, schwächliche und ältere Leute kränker sind als in den anderen Gebieten.

Das – meine ich – ist doch schon ein wichtiger Hinweis dafür, dass wir mit aller Energie und aller Kraft den eingeschlagenen Weg weiterschreiten und auch – wie es von Frau Bundesrätin Kopp vorgeschlagen und angekündigt worden ist – die Vorschriften noch verschärfen müssen.

Um aber für dieses Datum 1994 gerüstet zu sein, fehlen den Kantonen die Instrumente, vor allem im Verkehrssektor. Wir wissen, dass der Katalysator seine Wirkung erst gegen Ende der neunziger Jahre, vielleicht sogar erst nach der Jahrtausendwende, voll entfalten können. Wir wissen noch nicht, wie die Dieselvorschriften Anfang der neunziger Jahre herauskommen, aber wir wissen mit Sicherheit, dass all diese Belastungsgebiete im Jahre 1994 nicht saniert sein werden.

Es ist klar – ich will auch das noch einräumen –, dass wir kombinierte Massnahmenbündel brauchen. Wir können nicht nur auf den Verkehr losgehen. Es wird auch darum gehen, die Feuerungen zu sanieren. Es wird um Verbesserungen in Industrie und Gewerbe gehen, aber der Verkehr – das können wir nicht wegdiskutieren – ist heute in den Belastungsgebieten zu rund drei Vierteln für die Luftbelastung verantwortlich.

Wer sein Ohr nicht nur am Auspuff hat und sich an diesem Dröhnen erfreut, sondern auch das Husten der Bevölkerung in den Belastungsgebieten hören kann, der muss hier den Kantonen die notwendigen Mittel in die Hand geben, um die Vorgaben, die den Kantonen von diesem Parlament gesetzt worden sind, einhalten zu können. Dazu gehört dieser Minderheitsantrag, der den Kantonen die Möglichkeit gibt, zeitlich begrenzte Verkehrsbeschränkungen vorzunehmen, wo dies aus lufthygienischen Gründen notwendig ist und wenn andere Massnahmen nicht weiterhelfen. Zuviel Angst müssen Sie nicht haben, denn auch in den Kantonen haben wir solide bürgerliche Mehrheiten. Diese Regierungen werden nicht leichtfertig solche verkehrsbeschränkenden Massnahmen anordnen.

Ich bitte Sie, diesen Minderheitsantrag zu unterstützen.

Frey Walter: Erlauben Sie mir, dass ich bei dem Geschäft – das erste Mal in diesem Hause – Stellung nehme, wo Sie es auch erwartet haben. Ich möchte Sie in dieser Beziehung nicht enttäuschen. Es geht mir hier um Aufklärung. Ich billige meinen Vorrednern zu, dass sie das Wohl des Volkes im Sinne haben, wenn sie ihren Minderheitsantrag begründen. Ich möchte Sie aber auf etwas hinweisen: Sie haben einen dreifachen Irrtum begangen, wenn Sie gesagt haben, dass man wegen der Luftreinhalteverordnung diese Anträge bewilligen sollte. Warum dreifacher Irrtum?

1. Es ist keineswegs – das weiss Kollega Dr. Ledergerber – wissenschaftlich bewiesen, welche Schadstoffe die Natur und welche der Mensch emittiert. Es bestehen da ganz grosse Unterschiede. Die wissenschaftliche Basis ist also nicht da.

2. Bei den Schadstoffen, die der Mensch emittiert, ist nicht wissenschaftlich sichergestellt, wer die Schadstoffe emittiert. Sind das Haushaltungen, Industrie, Gewerbe, oder ist es der Strassenverkehr?

Es ist anzunehmen, dass Sie den dritten Irrtum eigentlich selbst hätten aufklären können, nämlich dass in Zukunft der Strassenverkehr nicht mehr der Hauptemittent von menschlich verursachten Schadstoffen sein wird. Das geht aus den Studien des Bundesamtes für Umweltschutz, Schriftenreihe 55, ganz eindeutig hervor.

Wenn man jetzt, auf diesen drei Irrtümern basierend, eine Legiferierung vornehmen, also ein Gesetz machen will, bitte ich Sie, liebe Kolleginnen und Kollegen: Machen Sie das nicht. Wollen wir nicht zuerst im Sinne des Allgemeinwohls die Grundlagen erforschen und dann zu Taten schreiten?

Basler, Berichterstatter: Dieser Antrag hat die Kommission stark beschäftigt. Wir teilen die Ansicht der Kollegen Rechsteiner und Ledergerber, dass die Gemeinden und Kantone die Instrumente zur Verfügung haben müssen, um den Verordnungen der Luftreinhalteverordnung Nachachtung zu verschaffen. Die Frage war für uns: Sind solche nicht vorhanden? Die Kantone können heute schon dauernde und zeitliche Totalverbote erlassen, solange es sich nicht um Durchgangsstrassen handelt. Artikel 3 Absatz 3 des Strassenverkehrsgesetzes ermächtigt sie dazu.

Es sind also nur noch die Durchgangsstrassen, die nicht ohne Zustimmung des Bundes dauernd gesperrt werden dürfen. Warum denn eigentlich nicht? Weil das der Sinn des Begriffes «Durchgangsstrasse» ist. Tangiert würde daher die Bundesverfassung, die zu ändern wäre – wir haben Artikel 37 Absatz 2 von Kollege Rechsteiner gehört. Nach diesem Artikel überlässt nämlich der Bund den Kantonen das Recht, den Verkehr zu beschränken und zu untersagen. Davon ausgenommen sind nur die für den allgemeinen Durchgangsverkehr notwendigen Strassen. Soviel muss im übergeordneten Interesse dem Bund zustehen, sonst ist ein Verkehrsnetz nicht geschlossen.

Aus dieser Erklärung heraus verstehen wir auch die Kann-Formulierung. Sie ist nicht juristisch unhaltbar. Die Kann-Bestimmung hat den Sinn, wenn schon die zentrale Rolle bei den Kantonen liegen soll, dass der Bund das übergeordnete, überkantonale Interesse regeln können muss.

Die Luftreinhalteverordnung vom Dezember 1985, die jetzt immer wieder angesprochen wird, gibt zwei Datensätze vor, die einzuhalten sind; zum einen sind es die langfristigen Jahresmittelwerte für sieben Leitstoffe, man nennt sie, vielleicht irrtümlicherweise, Grenzwerte. Bis zum Frühjahr 1989 müssen die Kantone und Gemeinden dartun, mit welchen Massnahmen sie vorgehen wollen, um diese Grenzwerte langfristig als arithmetische Mittelwerte übers Jahr einhalten zu können. Da ist, wie Kollege Frey natürlich zu Recht sagt, nur ein Teil des Konzeptes der Massnahmen: nämlich jener verkehrstechnischer Natur. Ein anderer Teil betrifft die stationären Anlagen (Haushaltungen, Industrie und Gewerbe). Beim Verkehrsanteil werden neben baulichen auch verkehrslenkende, verkehrsbeschränkende Massnahmen eine Wirkung ausüben: Die Kantone haben diese Möglichkeit, ausgenommen die dauernde Verkehrsbeschränkung auf Durchgangsstrassen, und sie müssen auch bis fünf Jahre später, also bis 1994, diese Massnahmen eingeführt haben. Die mit dem Konzept der Grenzwerte zu erreichenden Ziele sind dann zeitlich unbeschränkt gültig. Sie sind daher nicht gemeint mit dem Antrag Rechsteiner, der zeitliche Verkehrsbeschränkung wünscht.

Aber es gibt nun kurzfristige Extremsituationen; denen muss auch begegnet werden können. Für diese sieht die Luftreinhalteverordnung den zweiten Datensatz, nämlich die Alarmwerte, vor. Solchen sogenannten Smog-Alarmen muss so kurzfristig begegnet werden können, dass es kein Umweltschutzgutachten braucht, wie Kollege Dreher das meint. Zu diesen Massnahmen zählen die Verkehrsbeschränkungen, auch auf Durchgangsstrassen. Man kann also dort dann vorübergehend verkehrslenkende und

-beschränkende Massnahmen ergreifen, wie Kollega Rechsteiner das fordert.

Nun: diese Kompetenz ist den Polizeiorganen heute schon mit Absatz 6 dieses Artikels 3 erteilt! Was hingegen heute fehlt und eine Quelle des Missverständnisses bildet, sind die Alarmgrenzwerte selbst. Diese muss uns die Luftreinhalteverordnung noch nachliefern. Das ist dann aber nicht Sache des Strassenverkehrsgesetzes.

Zusammenfassend: Die Alarmkonzepte mit kurzfristigen, nämlich über acht Tage geltenden unbeschränkten Kompetenzen der Polizeiorgane sind vorhanden. Es fehlen zurzeit noch die Alarmwerte, die dann diese verkehrsbeschränkenden Massnahmen auslösen können, hier aber nicht zur Diskussion stehen. Daher lehnt die Kommission den Antrag Rechsteiner mit 11 gegen 5 Stimmen ab.

M. Perey, rapporteur: Cette proposition d'objet Rechsteiner a été très longuement débattue au sein de la commission. Elle demande donc d'octroyer aux cantons respectivement aux communes la compétence de décider des restrictions sur toutes les routes, celles à grand trafic également, pour des raisons de protection de l'environnement. Il faut savoir que, actuellement déjà, cette compétence est attribuée aux communes, à l'intérieur de leurs localités, à propos des routes secondaires qui sont utilisées pour le trafic local. M. Rechsteiner demande d'aller plus loin, d'inclure toutes les routes, y compris les routes à grand trafic. Ceci nous paraît être une erreur car il faut reconnaître que les sensibilités sont différentes d'une commune à l'autre, d'un canton à l'autre. Il faut donc éviter que sur des routes de grand transit, d'énormes différences apparaissent d'un canton à l'autre. Voilà pourquoi il nous semble difficile d'accepter cette proposition.

Je l'ai déjà dit dans le débat d'entrée en matière, le point principal devrait être la recherche des normes d'alarme qui pourraient et devraient être les mêmes à l'intérieur de tous les cantons. C'est à partir de ces normes d'alarme qu'il faudrait prendre la décision, ce que le Conseil fédéral peut faire, de fermer également les routes de grand transit.

C'est pour éviter qu'il y ait trop de différence entre les cantons que la commission, après mûre réflexion, vous propose, par 11 voix contre 5, de repousser la proposition Rechsteiner.

Bundesrätin Kopp: Der Antrag von Herrn Rechsteiner will, dass die Kantone und Gemeinden den Verkehr zur Einhaltung der umweltschutzrechtlichen Immissionsgrenzwerte auch auf Hauptstrassen vollständig verbieten oder zeitlich beschränken können.

Ich möchte mich vor allem mit den rechtlichen Argumenten auseinandersetzen, die Herr Rechsteiner geltend gemacht hat. Nach Artikel 37 Absatz 2 der Verfassung kann der Bund – es handelt sich hier richtigerweise um eine Kann-Formulierung – für den allgemeinen Durchgangsverkehr notwendige Strassen in vollem oder beschränktem Umfang offen erklären. Diese verfassungsrechtliche Kompetenzteilung wird in Artikel 2 Absatz 1 des SVG wiederholt und der Bundesrat als das zuständige Organ bezeichnet. Diese verfassungsmässigen und gesetzlichen Kompetenzen umfassen die Zuständigkeit des Bundes, nebst den Autobahnen und den Autostrassen auch die Hauptstrassen als Durchgangsstrassen im Sinne von Artikel 37 Absatz 2 BV offen zu erklären. Diese Offenerklärung einer Hauptstrasse kann durch den Bundesrat nötigenfalls erzwungen werden. Auch wenn dies bis heute nie notwendig war, ändert dies nichts an der Tatsache, dass mit der Offenerklärung durch den Bund den Kantonen und Gemeinden die Möglichkeit genommen ist, den Motorfahrzeugverkehr auf den bezeichneten Hauptstrassen zu verbieten. Diese Wirkung kommt der Offenerklärung von Verfassung wegen zu.

Dass der Bund nach Artikel 37bis der Bundesverfassung nicht zur Gesetzgebung verpflichtet, sondern lediglich dazu befugt ist, wie das der Antragsteller herausgestrichen hat, ändert nichts an der Tatsache, dass der Bund von Verfassung wegen berechtigt ist, die Kantone notfalls gegen ihren

Willen zur Offenhaltung der Durchgangsstrassen zu verpflichten.

Kantonale Fahrverbote auf Hauptstrassen, die vom Bundesrat für den allgemeinen Durchgangsverkehr geöffnet sind, als Massnahme zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte – ich lege Wert auf den Ausdruck «Grenzwerte» – stehen somit in Widerspruch zur verfassungsmässigen Bundeskompetenz des Artikels 37bis Absatz 2 BV. Dagegen können die Kantone aus Umweltschutzgründen andere, weniger weit gehende Massnahmen als Fahrverbote schon heute gestützt auf den geltenden Artikel 3 Absatz 4 SVG auf Hauptstrassen erlassen. Zudem – darauf hat der Kommissionspräsident zu Recht hingewiesen – gibt den Kantonen schon der heute geltende Artikel 3 Absatz 6 SVG das Recht, in Abgas-Alarmsituationen ein vorübergehendes Fahrverbot auf allen Strassen, also auch auf Hauptstrassen, anzuordnen. Aus diesem Grund erweist sich denn auch der Minderheitsantrag für Absatz 3ter als unnötig.

Der Gesetzgeber hat ein Konzept entwickelt zwischen den Immissionsgrenzwerten und Alarmgrenzwerten. Er hat dies zu Recht getan; denn für die Immissionsgrenzwerte ist es notwendig, dass die Kantone eine bestimmte Frist bis zu deren Einhaltung haben. Ebenfalls richtigerweise wurde bei drohenden Abgas-Alarmsituationen, also wenn die Alarmwerte überschritten werden, den Kantonen die Möglichkeit gegeben, auch auf Hauptstrassen weitergehende Massnahmen zu erlassen.

Ich möchte Sie aus diesen Gründen bitten, den Antrag von Herrn Rechsteiner abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	91 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	58 Stimmen

Art. 3 Abs. 4 letzter Satz (neu)

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Massy, Flubacher, Giger, Perey, Zwingli)

Letzter Satz streichen

Art. 3 al. 4 dernière phrase (nouvelle)

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Massy, Flubacher, Giger, Perey, Zwingli)

Biffer dernière phrase

M. Massy, porte-parole de la minorité: A l'article 3, alinéa 4, il est question de la compétence des communes. Le Département fédéral de justice et police souhaite que la loi soit modifiée de manière que les communes disposent dorénavant, devant le Conseil fédéral, d'un droit de recours en ce qui concerne les mesures de circulation prises sur leur territoire.

Dans sa réponse du 30 novembre 1984, le Conseil d'Etat du canton de Vaud a déclaré qu'il était opposé à cette modification. L'article 3, alinéa 2 donnant déjà aux cantons la faculté de déléguer certaines compétences aux communes, cette disposition suffit amplement.

Il ne convient pas que la Confédération intervienne dans les relations entre les cantons et leurs communes. Le canton doit pouvoir conserver, s'il l'estime utile, l'exclusivité de la défense de l'intérêt public lorsqu'il s'agit de réglementer le trafic, même à l'intérieur d'une localité.

Il n'est pas normal d'introduire, au nom de l'autonomie communale, une voie de droit directe entre la commune et l'autorité fédérale. Les communes étant, dans l'exercice de la puissance publique, subordonnées à l'Etat, elles concourent au bien de la société. Cela est tout particulièrement vrai en matière de réglementation de la circulation routière, les communes ne disposant d'aucune compétence propre dans

ce domaine et ne pouvant intervenir que sur délégation du canton.

Dans un tel contexte, il n'est pas concevable qu'une autorité communale puisse opposer, devant une autorité fédérale, sa propre conception de l'intérêt public à celle qui a amené l'autorité cantonale à prendre la décision litigieuse. L'intérêt public n'est pas divisible. En organisant les institutions, le constituant, puis le législateur, ont déterminé à qui il incombe de le faire valoir et de le défendre.

Lorsque l'autorité cantonale compétente a décidé d'imposer une règle de circulation déterminée, et ces règles s'appliquent par définition sur le territoire d'une commune, il n'y a pas de place, je le répète, pour un arbitrage de la Confédération.

Dans ces circonstances, je vous propose de biffer, à l'article 3, l'alinéa 4 nouveau.

M. Savary-Vaud: Comme l'a dit M. Massy lors de la procédure de consultation, la plupart des cantons romands se sont opposés avec vigueur à l'introduction du quatrième alinéa de l'article 3. Les raisons invoquées se résument en une phrase: «il n'est pas convenable que la Confédération intervienne dans les relations entre les cantons et les communes». Malgré cela, tant le Conseil fédéral que la majorité de la commission nous proposent de maintenir, dans la loi, la possibilité pour les communes de faire recours contre des mesures touchant la circulation sur leur territoire jusque devant le Conseil fédéral.

Ayant fait partie pendant de nombreuses années d'un exécutif communal, je suis évidemment très sensible à l'autonomie communale, mais je me refuse, au nom de cette autonomie, à introduire une voie de droit directe entre la commune et l'autorité fédérale. Cela ne peut conduire qu'à des situations très gênantes et à envenimer de petits conflits inévitables entre les communes et les cantons.

Mais ce qui me paraît le plus invraisemblable, c'est que deux autorités, à savoir les cantons et la Confédération, en arrivent, sur la même question, à défendre l'intérêt général en sens contraire. L'intérêt public n'est pas divisible et le législateur doit déterminer qui doit le faire valoir et le défendre. En supprimant cet alinéa 4, on clarifie la situation: le canton est la seule autorité de recours. En revanche, le maintenir, c'est laisser la porte ouverte aux complications, à des situations peu claires, à plus d'administration et cela peut conduire aussi au triomphe des intérêts particuliers.

Pour toutes ces bonnes raisons, je vous invite à vous rallier à la minorité de la commission.

Büttiker: Vorerst möchte ich der Bundesrätin für die Schaffung dieses Instruments – es zeigt die Handschrift der ehemaligen Gemeindepräsidentin – danken, das die Gemeinden zur Beschwerdeführung gegen Verkehrsmassnahmen, die von oben diktiert werden, legitimiert.

Als Gemeindepräsident einer Gemeinde, die in einer Region eines schweizerischen Autobahnkreuzes liegt und somit eine entsprechend hohe Verkehrsdichte aufweist, erachte ich die Gemeindebeschwerde im Verkehrsbereich als unbedingt notwendig; denn solchen Gemeinden ist eine saubere Verkehrsplanung nur dann möglich, wenn sie über eine entsprechende Einflussmöglichkeit auf angeordnete Verkehrsmassnahmen von oben verfügen. Sehr oft sind nämlich die Gemeindeaufgaben in den Bereichen Raumplanung und Umweltschutz mit Verkehrsmassnahmen verbunden. Deshalb muss die Gemeindebeschwerdemöglichkeit neu auch im SVG verankert werden, wie dies übrigens vergleichbar bereits im Raumplanungsgesetz, im Umweltschutzgesetz und sogar im Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege zu Recht erfolgt ist.

Deshalb bitte ich Sie, der Mehrheit zuzustimmen und den Streichungsantrag der Minderheit, der etwas stark auf formaljuristischen Argumenten beruht, abzulehnen.

M. Brélaz: Permettez à un Vaudois de défendre une autre opinion que celle donnée par deux autres Vaudois. Tout d'abord, il va de soi que nous devons avoir une symé-

trie du droit. La loi sur l'aménagement du territoire et celle sur la protection de l'environnement donnent un droit de recours sur le plan communal.

Je suis un peu étonné d'une conception fédéraliste qui me semble proche du XIXe siècle, en vertu de laquelle le canton se plaint de la Confédération, parce qu'elle lui impose de temps en temps un certain nombre de choses qui suscitent des réclamations et ensuite ignore ces communes. Dans cette conception, ces braves communes n'auraient strictement rien à dire et, surtout, ne disposeraient pas d'un droit de recours si ce n'est auprès de leur maître cantonal. Cette interprétation du fédéralisme est malsaine.

C'est la raison pour laquelle je vous invite à voter la proposition de la majorité de la commission.

Basler, Berichterstatter: Es handelt sich hier um ein hochinteressantes staatspolitisches Problem. Die Kollegen Massy und Savary finden, es sei Sache der Kantone, wie sie auf ihrem Kantonsgebiet die öffentlichen Interessen wahrnehmen und regeln wollen. Das lasse sich auch nicht unterteilen. Hier bei diesem öffentlichen Interesse handle es sich um ein Beschwerderecht der Gemeinden in verkehrspolitischen Angelegenheiten. Sie vertreten also die föderalistisch-staatsrechtliche Auslegung, der Bund habe sich nicht einzumischen, wie die Kantone ihre Hoheit mit den Gemeinden teilen und regeln.

Die Mehrheit Ihrer Kommission findet, wir sollten die drei Hoheitsebenen in unserem politischen System anerkennen, also Gemeinde, Kanton und Bund. Die Gemeinden seien ja auch unabhängige Körperschaften, wenn sie zum Beispiel raumplanerische Anordnungen trafen oder Umweltschutzmassnahmen einführen, beides übrigens mit Querbezug zu Verkehrsmassnahmen. Diese Probleme sollten möglichst bürgernah lösbar sein.

Aus diesen Gründen lehnt Ihre Kommission den Antrag Massy mit 14 zu 5 Stimmen ab.

M. Péréy, rapporteur: Essayons de ne pas rester dans un débat cantonal vaudois puisqu'il semble que ce sont les députés de ce canton qui sont le plus sensibles à cet article. Le problème du fédéralisme est toujours évoqué chaque fois qu'on y touche, dans un sens ou dans l'autre, il faut bien le reconnaître. La discussion sur cet article a montré les différences de sensibilité d'un canton à l'autre, mais aussi les différences qu'il peut y avoir à l'intérieur d'un même canton. Dans le message, il est bien précisé que ceci n'est pas une nouveauté, puisque ce droit est déjà appliqué dans la loi sur l'aménagement du territoire, dans la loi sur la protection de l'environnement ainsi que dans celle concernant les chemins pour piétons et les randonnées pédestres. Il suffit donc de commencer une pratique pour en faire ensuite une habitude. Je ne veux pas m'immiscer dans ce débat-là. La majorité de la commission dont je ne faisais pas partie vous propose cependant, par 14 voix contre 5, de repousser l'amendement Massy.

Bundesrätin Kopp: Ich bitte Sie ebenfalls, dem Antrag der Kommissionsmehrheit zuzustimmen, das heisst den Minderheitsantrag von Herrn Massy abzulehnen und damit den Gemeinden das Beschwerderecht einzuräumen. Wir haben Ihnen die Gründe dafür auf Seite 5 und 6 der Botschaft einlässlich dargelegt, so dass ich mich nicht wiederholen will.

Ich weise darauf hin, dass die Gemeinden auch ihre ortsplanerischen Ziele, insbesondere den Verkehrsrichtplan, nur unvollständig wahrnehmen können, wenn sie keinen genügenden Einfluss auf Massnahmen nach Artikel 3 Absatz 4 des SVG haben. Es sind die Gemeinden, die an Ort und Stelle am besten beurteilen können, welche Massnahmen angepasst und notwendig sind.

Ich bitte Sie deshalb, den Antrag von Herrn Massy abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	92 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	18 Stimmen

Art. 9 Abs. 2*Antrag der Kommission**Mehrheit*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Ruckstuhl, Basler, Bircher, Nauer, Rechsteiner, Ruffy, Wagner, Zwygart)

Abs. 2

Die Breite darf mit der Ladung 2,30 m nicht überschreiten; der Bundesrat kann jedoch im Einvernehmen mit den beteiligten Kantonen Strassen für Fahrzeuge bis 2,50 m Breite offen erklären und die Kantone zur Abgabe von Ausnahmebewilligungen ermächtigen.

Eventualantrag Longet

(falls der Antrag der Mehrheit angenommen wird)

Abs. 2

.... übersteigen. Den Kantonen bleibt es, unter Vorbehalt von Artikel 3, freigestellt, sowohl für die örtlich zugelassenen Fahrzeuge als auch für ihre Strassen geringere Breiten vorzusehen, insbesondere aus Gründen der Sicherheit und der Strassentechnik sowie des Landschafts- und Umweltschutzes.

Art. 9 al. 2*Proposition de la commission**Majorité*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Ruckstuhl, Basler, Bircher, Nauer, Rechsteiner, Ruffy, Wagner, Zwygart)

Al. 2

La largeur ne dépassera pas 2,30 m, chargement compris; d'entente avec les cantons intéressés, le Conseil fédéral peut néanmoins ouvrir des routes aux véhicules ayant jusqu'à 2,50 m de largeur et habiliter les cantons à délivrer des autorisations spéciales.

Proposition subsidiaire Longet

(en cas d'acceptation de la proposition de la majorité)

Al. 2

.... compris. Les cantons demeurent libres de prévoir tant la circulation des véhicules que pour les gabarits de leurs routes des largeurs moindres notamment pour des motifs de sécurité, de technique routière, de protection du paysage et de l'environnement, sous réserve des dispositions de l'article 3.

Präsident: Zu Artikel 9 Absatz 2 ist von 33 Ratsmitgliedern eine Abstimmung unter Namensaufruf verlangt worden. Sie findet nach Abschluss der Diskussion statt.

Ruckstuhl, Sprecher der Minderheit: In Gesprächen mit verschiedenen Transportunternehmern ist mir die Problematik der Lastwagenbreite klar dargelegt worden. Alle Gesprächspartner haben mir bestätigt, dass es ihnen nicht um Abkürzungen, also um den kürzesten Weg für Transit- und Fernverkehr über Nebenstrassen und ungeeignete Wege gehe, sondern um die Möglichkeit, ohne administrativen Aufwand für Lieferung und Entsorgung sowie für Personentransport mit 2,50 m breiten Fahrzeugen Strassen zu befahren, die für diese Breite noch nicht zugelassen sind. Ich habe deshalb einen entsprechenden Antrag formuliert und dem zuständigen Departement zur Prüfung übergeben. Die Antwort war klar: Es sei besser, den Weg über die generelle Oeffnung für 2,50 m breite Fahrzeuge zu suchen; die andere Möglichkeit aber bestehe in einer Art Kompromissantrag, wie ich ihn mit dem Minderheitsantrag formuliert habe.

Meine Idee, diese Strassen für Lieferung und Entsorgung sowie für Personentransporte zu öffnen – sofern sie geeignet sind –, wurde als nicht in das System passend erklärt, das heisst, sie sei nicht geeignet, in diesen Artikel 9 eingebaut zu werden. Es sei besser – wenn man nicht generell auf 2,50 m gehen wolle –, wenn man die Kompetenzen für den Bundesrat und die Kantone erweitere, indem man insbesondere Dauerbewilligungen ermögliche, deren Ausgestaltung im Gesetz nicht näher umschrieben seien. Die Formulierung in meinem Antrag stellt einen gangbaren Weg dar, den berechtigten Anliegen des Transportgewerbes Rechnung zu tragen, ohne die übrigen Interessen übermässig einzuschränken.

Mit den Unterzeichnern des Minderheitsantrages bin ich gegen die generelle Oeffnung des schweizerischen Strassennetzes für Fahrzeuge von mehr als 2,30 m Breite. Die Gründe sind vielfach bekanntgegeben worden. Ich will nur auf einige zurückkommen: Die Nebenstrassen in unversehrter Landschaft sind nicht für breite und schwere Fahrzeuge gebaut. Beim Kreuzen muss ganz an den Rand gefahren werden. Dadurch brechen die Fahrbahnränder häufig ab. Gerade bei älteren Strassen ist der eingebaute Kieskoffer nicht über die Fahrbahnbreite, das sogenannte Bankett, hinausgebaut. Der Achsdruck wirkt aber nicht nur vertikal, sondern auch schräg auf beide Seiten. So wird das untergebaute Kies weggedrückt und die Fahrbahn deformiert. Auch bei Böschungen ist der äussere Teil meist nicht so gut verdichtet, dass er dem Druck eines schweren Lastwagens standhalten könnte. Kurz gesagt: Die äussersten Meter einer Strasse sind die teuersten.

Bei Schäden an Kunstbauten sind Schwerverkehr und Salz die Hauptverursacher. Durch eine Zunahme der Schwervertransporte nehmen auch die Schäden an Brücken zu. Die Nachteile für Zweiradfahrer überwiegen klar. Schlechtere Sicherheit, Zwang zur Strassenverbreiterung, Zunahme der Strassentransporte anstelle der Bahntransporte, Kulturlandverlust und Oeffnung der letzten unversehrten Regionen der Schweiz für einen immer fragwürdiger werdenden Tagestourismus mit in- und ausländischen Autocars sind weitere Folgen.

Die Stellungnahmen des Fremdenverkehrsverbandes zu Artikel 9 sind klar. Sie deuten darauf hin, dass man eben diese Erschliessung weiterer Gebiete erwartet. Zudem sehen wir auch aus den Unfallmeldungen und aus den Erhebungen der BfU, dass viele Unfälle, entgegen weitverbreiteter Meinungen, eben aus diesem Stärkeverhältnis Lastwagen/Radfahrer heraus entstehen; denn ein Viertel des Unfalltyps Lastwagen/Radfahrer ist darauf zurückzuführen, dass zu nahe überholt wird; das heisst also, dass diese Unfallursache mit breiteren Lastwagen noch zunehmen wird.

Die jetzige Regelung scheint mir sehr grosszügig. Auf allen Hauptstrassen dürfen 2,50 m breite Fahrzeuge verkehren. Ebenso auf allen Strassen in Ortschaften, die von Hauptstrassen berührt werden. Wer etwas mit einem 2,50 m breiten Fahrzeug an einen Ort liefern muss, der nicht von einer Hauptstasse berührt wird, erhält eine Ausnahmebewilligung. Diese Regelung bringt für die Bevölkerung keinerlei Nachteile bei der Versorgung mit den Gütern.

Die wichtigste Eigenschaft von Regeln und Normen ist deren Sinn oder Unsinn und nicht deren Verbreitungsgrad. Wenn eine bestimmte Regelung negative Auswirkungen hat, ist nicht einzusehen, warum sie einzuführen ist. Zudem sind Normen immer wieder den Veränderungen unterworfen. In Grossbritannien ist zurzeit die Diskussion um die weitere Verbreiterung von Kühlfahrzeugen von 2,50 m auf 2,60 m im Gang. Damit hat Grossbritannien einer weiteren Verbreiterungsrunde das Wort geredet.

Sollen wir uns diesen Normen weiterhin beugen? Heute sind immerhin 20 Prozent der Kantonsstrassen und 35 Prozent der Gemeindestrassen für die vorgeschlagene neue Norm nicht geeignet. Nicht geeignet heisst in diesem Fall, es sind schmale Nebenstrassen, die noch gut in die Landschaft eingepasst sind. Ihre Dimensionen sind zum Teil noch dem natürlichen Relief angepasst, mit ihrer Linienführung und

Breite nehmen sie oft Rücksicht auf das bestehende, traditionelle Ortsbild. Eine Verbreiterung dieser Strecken brächte überdurchschnittlich viele Brücken, Stützmauern und Aufschüttungen mit sich und würde die verbliebenen typischen Landschaftscharaktere vieler ländlicher Gegenden beeinträchtigen.

Noch ein Wort zum internationalen Verkehr: Gerade um die Kanalisierung dieses Verkehrsvolumen geht es. Heute können den Transportunternehmern, den Fahrern der internationalen Transporte, an der Grenze Strassenkarten abgegeben werden, auf denen die bewilligten Strassen für 2,50 m breite Fahrzeuge eingezeichnet sind. Der internationale Durchgangsverkehr wickelt sich vorab auf Hauptstrassen und Autobahnen ab. Er ist also von unserer Regelung, dass Nebenstrassen nicht befahren werden dürfen, kaum betroffen.

Ich glaube auch, dass wir ohne weiteres festhalten dürfen, dass in der Schweiz überdurchschnittlich gute Verhältnisse in bezug auf den Stassenausbau und ganz besonders auch in bezug auf die Strassendichte bestehen, die für den Schwerverkehr zur Verfügung stehen.

Abschliessend möchte ich sagen, dass die hohe Gefährdung der Zweiradfahrer allgemein anerkannt ist. Die meisten Fraktionssprecher haben zum Postulat der Kommission positiv Stellung genommen. Warum warten wir deshalb nicht zu mit der Oeffnung weiterer Strassen für breitere Fahrzeuge, bis die zusätzlichen Sicherheitsvorkehrungen an den schweren Lastwagen angebracht sind, bis sie effektiv gefordert werden können?

Heute wird vor allem vom Lastwagengewerbe festgehalten, dass die 2,30 m breiten Fahrzeuge sehr unfallträchtig seien, dass sie einer hohen Kippgefahr unterworfen seien, dass sie mit schmalen Reifen weniger Sicherheit bieten, dass sie eine schlechtere Federung, schlechtere Stossdämpfer haben, die Lenkung sei schwierig, dass die Befestigung des Ladegutes schwierig sei, weil die Masse nicht übereinstimmen, und dass insbesondere auch das Antiblockiersystem bei den Bremsen der 2,30 m breiten Fahrzeuge nicht eingebaut werden könne.

Einfach ausgedrückt: die 2,30 m breiten Fahrzeuge müsste man nach dieser Klassifizierung und nach diesen Ausführungen schlichtweg verbieten.

Könnte man nicht mit der Eröffnung weiterer Strassen für 2,50 m breite Fahrzeuge zuwarten, bis verbindliche Vorschriften für diese Fahrzeuge bestehen und all diese Unsicherheiten ausgeremert sind?

Herr Frey hat ausgedrückt, dass sein Votum wohl erwartet werde, weil er hier die Interessen des Autogewerbes vertrete.

Ich, als Bauer, glaube, dass auch mein Votum hier erwartet worden ist, geht es doch darum, weiteren Verlust von Kulturland für zusätzliche Strassen zu verhindern.

Ich bitte Sie deshalb mit der Minderheit, meinem Antrag zuzustimmen.

M. Longet: Tout d'abord, je souscris totalement à ce que vient de dire M. Ruckstuhl et je me situe donc dans une hypothèse que je ne souhaite pas, à savoir que la majorité l'emporte. Je vous prie de bien vouloir observer qu'il s'agit d'une proposition subsidiaire. Je me place par conséquent dans l'hypothèse que la majorité de ce conseil prendrait acte du fait qu'au fond ce qui était l'exception dans notre loi serait devenu la règle. Je voudrais donner à ce vote – qu'encore une fois je ne souhaite pas – une certaine interprétation. Nous ne voulons pas – c'est là le sens des craintes et des appels qui nous sont parvenus de tous côtés – que les 20 000 kilomètres environ de routes qui ne sont pas encore alignés sur le gabarit de 2,50 m, qui n'est pas une norme de construction routière mais une norme d'immatriculation, soient automatiquement et nécessairement alignés. En d'autres termes, je voudrais que la reconnaissance de ce qui est devenu aujourd'hui la norme s'accompagne à son tour de la reconnaissance de nouvelles exceptions. Ces situations d'exception, que tout le monde devrait, à mon avis, reconnaître ici, sont dictées par l'appréciation des situations

locales. On a cité les routes de montagne, ainsi que les traversées de villages et de bourgs, notamment de bourgs de formation ancienne, et il doit être tout à fait clair ici que si la majorité l'emporte, cette majorité ne doit pas signifier à l'adresse des cantons que ceux-ci doivent ou devraient, ou sont incités ou encouragés à adapter le régime qui est actuellement celui de 75 ou de 80 pour cent des routes, qui serait ensuite le régime général, aux 20 000 kilomètres qui ne le connaissent pas encore. Finalement ceux qui restent à une dimension moindre devraient, en principe, garder cette dimension-là. Autrement dit, le vote de tout à l'heure devrait porter exclusivement sur une norme d'immatriculation et n'avoir aucune conséquence sur l'aménagement routier effectué par les cantons.

Vous me direz peut-être, Madame la Conseillère fédérale, que ce rappel de compétences que je propose d'inscrire dans la loi va de soi. Je vous ai bien écoutée lors de la discussion sur l'entrée en matière, lorsque vous disiez que tout ce qui était souhaitable d'être dit dans le texte de loi ne doit pas nécessairement y être repris parce qu'on ne veut pas faire une loi trop chargée. Or, il me semble qu'il y a là un message politique à donner. Réaffirmer ces compétences, ici, dans ce débat et dans ce texte, par rapport à la dimension qu'a prise la controverse sur cette largeur de camion et sur cette valeur d'immatriculation dans l'opinion publique, les inscrire ici dans la loi, c'est peut-être une redondance juridique, mais c'est en même temps un message politique important à l'adresse de tous ceux qui, comme la minorité et comme moi, ne veulent pas que l'adaptation de la norme d'immatriculation des 2,50 m déclenche une vague d'élargissement de chaussée dans les cantons. Il s'agit donc de dire que les cantons n'ont aucune obligation d'adapter le réseau routier restant et que, surtout, ils ont le droit de le dimensionner selon leurs besoins spécifiques.

Il me semble que ce conseil, encore une fois dans l'hypothèse qu'il suive la majorité, doit donner clairement l'interprétation de cette décision, à savoir que telle n'est pas sa volonté. Cela est important, parce que nous savons qu'il existe des plans, des bulldozers qui sont prêts à démarrer et nous ne voulons pas qu'ils démarrent en fonction de ce qui serait décidé tout à l'heure.

D'ailleurs, lorsqu'on compare l'article 9 dans sa version actuellement en vigueur à celle qui est proposée par la majorité, on ne manque pas d'être étonné par la différence radicale de systématique. L'article actuel institue un partage des compétences, ou plutôt un concours de compétences entre la Confédération et les cantons. Une norme générale est fixée, on sait qu'elle était devenue l'exception, c'est la norme des 2,30 m, et les cantons, simultanément, dans l'article 9, alinéa 2 actuel, sont habilités de plein droit à participer à la définition de ces exceptions. Or, si vous examinez la proposition de la majorité de la commission, elle ne permet plus d'exceptions, elle est catégorique, elle est linéaire et ne comporte ni soupapes ni association des cantons. Elle me semble par conséquent bien trop catégorique dans sa rédaction et reflète une pensée qui finalement a été peut-être déformée, mais il n'est que normal qu'elle ait été comprise comme exprimant une logique centralisatrice et abusivement unificatrice. Au fond, ce que je propose, encore une fois dans l'hypothèse, que je ne souhaite pas, que la majorité l'emporte, c'est que nous maintenions la systématique que connaît la loi actuelle, à savoir que l'on échange simplement les chiffres: au lieu que 2,50 m soit juridiquement l'exception par rapport à la règle des 2,30 m, la règle des 2,50 m devra elle aussi continuer à connaître des exceptions. C'est ce que je voudrais vous engager à dire clairement dans le libellé de l'article même dont nous parlons aujourd'hui. Je crois qu'un renvoi à d'autres dispositions ou à des compétences générales ne suffirait pas à clarifier le débat.

Rüttimann: Unser Fraktionssprecher Ruckstuhl hat Ihnen heute morgen angekündigt, dass er nicht zwei Seelen in seiner Brust habe und dass ich zu diesem Punkt, nämlich

Artikel 9 Absatz 2, seine Vertretung als Fraktionssprecher übernehmen werde.

Ich möchte Ihnen gleich zu Anfang bekannt geben, dass die CVP-Fraktion mit erdrückender Mehrheit beschlossen hat, dem bundesrätlichen Antrag und der Kommissionmehrheit zuzustimmen.

Es scheint, dass diese Lastwagenbreite nicht nur zum Politikum dieses Gesetzes, sondern sogar zum Politikum des Jahres werden wird. Sie bringt eigentlich in der Praxis gar nichts Neues, es ist eine Legalisierung des mehrjährigen Zustandes, zu dem wir im europäischen Verbund einfach gezwungen waren.

Es gibt viele gute Gründe für die Lastwagenbreite von 2,50 m. Herr Ruckstuhl hat sie zum Teil – mindestens indirekt – aufgeführt. Ich möchte nicht alles wiederholen, was schon heute morgen in der Eintretensdebatte gesagt worden ist, sondern mich auf zwei bis drei Punkte beschränken. Erstens: das Problem der Logistik. Die Paletten sind schon seit Jahren europäisch normiert auf 120 x 80 cm. Wenn die Lastwagen 2,40 oder 2,50 m breit sind, kann man je zwei nebeneinander stellen, und die Lastwagenbrücke ist ausgefüllt. Wenn wir bei 2,30 m bleiben, können wir eine Palette querstellen und die andere längs, dann haben wir 30 cm leeren Raum. Erstens ist das verlorene Raum, verlorene Transportkapazität – es kann dazu führen, dass mehr Lastwagen fahren müssen, also meiner Meinung nach vom Umweltschutz her nicht zu vertreten –, und was vor allem ins Gewicht fällt: Die Ladung wird unsicher, wenn nicht die ganze Ladungsbreite ausgenützt werden kann. In den Kurven kann die Ladung rütteln, und das kann zu Unfällen führen. Das sind, glaube ich, doch wichtige Punkte, die ins Gewicht fallen. Ich habe in der Kommission beantragt, eine Besichtigung zu machen; das geschah dann in der PTT-Werkstätte hier in Bern. Diese Besichtigung war in jeder Beziehung eindrucklich.

Zweitens: das Problem des Huckepackverkehrs. Wenn wir dem öffentlichen Verkehr einen Dienst erweisen wollen, müssen wir ja den Basistunnel bauen, um dem Huckepack eine möglichst echte, reelle Chance zu geben. Wir sind auch europäisch dazu verpflichtet, unseren Beitrag dazu zu leisten. Insbesondere wenn wir die 40-Tonnen-Grenze nicht wollen – weder der Bundesrat noch unser Lastwagengewerbe streben dies an –, müssen wir diese Möglichkeit schaffen. Der Huckepackverkehr ist nun aber auf die Containertransporte angewiesen. Es gibt in Europa mehrere Millionen Container, die ausgewechselt und von Norden nach Süden und von Osten nach Westen transportiert werden, zum Teil durch unser Land. Unser Huckepackverkehr muss an diese Containernorm – und die ist auf 2,50 m ausgerichtet – angepasst werden. Deshalb sehe ich nicht ein, weshalb es heisst, man gebe damit dem öffentlichen Verkehr einen Stoss und man bevorzuge den privaten Verkehr. Das ist nicht so!

Drittens: das Problem der Lastwagenfabrikation. Sie wissen, meine Damen und Herren, dass wir leider seit einigen Jahren keine eigene Fabrikation in unserem Land mehr haben. Ironie des Schicksals ist, dass die letzten 1200 Saurer-Lastwagen für die Armee, die noch produziert wurden, 2,50 m breit sind, so wie die meisten Transportmittel des öffentlichen Verkehrs, die PTT-Busse, die privaten Busse. Wenn wir im Ausland bei den Lastwagenfabriken unsere speziellen Fahrzeuge bestellen lassen müssen, so kommt das, wenn man noch den Ersatzteilmachschub einrechnet, sehr viel teurer.

Zuletzt zum Haupteinwand, nämlich zur Gefährdung der Zweirad- und Zweibeinverkehrsteilnehmer in unserem Lande. Diesen Einwand kann man mit gutem Recht erheben, aber die bisherigen Erfahrungen zeigen doch, dass nicht der Fall ist, was man hier befürchtet. Wenn man sagt, man müsste Strassen breiter bauen, so hätte man dies an sich ja schon vor zwanzig Jahren tun müssen, weil wir die 2,50 m breiten Lastwagen bereits seit so langer Zeit haben. Ich möchte auch eine Lanze brechen für unsere Lastwagenfahrer. Wenn man von Rowdies auf unseren Strassen sprechen will oder kann, so sind es sicher nicht – Ausnahmen

vorbehalten – die Lastwagenfahrer. Diese sind sich heute schon daran gewöhnt, dass sie auch mit 2,30 m breiten Lastwagen auf schmalen Strassen verkehren müssen, auf denen sie nicht kreuzen und nicht überholen können, und sie wissen genau: Hier müssen wir auf den übrigen Verkehr aufpassen, wir müssen eine Ausweichstelle suchen und benützen. Ich glaube nicht, dass man sagen kann, das sei nun das Ende des Fussgänger- und Radfahrerverkehrs auf den Strassen. Eine solche Unachtsamkeit sollten wir unseren Fahrern nicht vorwerfen.

Es muss einmal gesagt werden, dass die Feinverteilung – es geht ja um ein Feinverteilungsproblem, nicht um ein Transitproblem – zu teuer wird, weil sie zu umständlich und zu zeitraubend ist, wenn man von 2,50 m breite auf 2,30 m breite Lastwagen umladen müsste. Heute besteht allerdings die Möglichkeit, gegen eine Gebühr eine Spezialbewilligung zu erhalten. Das ist ja gerade das Stossende, dass derjenige, der eine Gebühr zahlt und eine Bewilligung erhält, mit einem breiteren Lastwagen verkehren kann, der andere aber nicht. Entweder darf man das oder man darf es nicht!

Übrigens ist es in unserer Gesetzgebung üblich, dass die Ausnahmeregelungen tatsächlich für Ausnahmen gelten. Sie haben den Text des heute geltenden Artikels 9, und da steht: «Der Bundesrat kann jedoch im Einvernehmen mit den beteiligten Kantonen bestimmte Strassen für Fahrzeuge bis zu 2,50 m Breite offen erklären.» Nun haben Sie heute schon mehrmals gehört, dass wir alle Nationalstrassen, 80 Prozent der Kantonsstrassen und 65 Prozent der Gemeindestrassen bereits offen haben für die 2,50 m breiten Fahrzeuge. Das ist doch kein Ausnahmestand mehr! Also kann man diesen Text nicht einfach so stehen lassen für alle Zukunft; er entspricht doch nicht der Realität!

Ich möchte ein weiteres Mal sagen: Es braucht beide, es kann nicht um einen Kampf zwischen dem öffentlichen und dem privaten Verkehr gehen. Wir brauchen beide und müssen für beide Verständnis aufbringen. Man kann nicht einfach von ungleichen Spiessen reden oder sogar soweit gehen wie der Sprecher der grünen Fraktion, Herr Meier. Die Konsequenz seiner Philosophie wäre ja eigentlich, dass wir ein furchtbar einfaches Strassenverkehrsgesetz machen würden, das aus einem einzigen Artikel besteht: «Der private Motorfahrzeugverkehr auf dem schweizerischen Strassennetz ist verboten.» Das ist jetzt pointierter gesagt, ich weiss das, aber Ihre Philosophie, Herr Meier, geht etwas in die Richtung, einfach alles zu verbieten, was irgendwie nach privatem Motorfahrzeugverkehr schmeckt.

Ich möchte Ihnen abschliessend namens der CVP-Fraktion beantragen, dem Antrag des Bundesrates und der Kommissionmehrheit zuzustimmen.

Zwingli: Herr Bircher hat uns in seinem Votum Zahlen über den Anteil der 2,30 m breiten Fahrzeuge mitgeteilt. Diese Angaben stammen aus einem «NZZ»-Artikel vom 2. März 1988. Herr Bircher hat vergessen zu erwähnen, dass es sich bei diesen Angaben um Requirierungsfahrzeuge für die Armee handelt, also um ältere Jahrgänge, und dass in diesem Artikel auch der Satz steht, dass bei Neuzulassungen der Anteil von über 2,30 m breiten Fahrzeugen bereits wesentlich über 50 Prozent steht.

Wir erhielten in der Kommission folgende Angaben: Jährlich fahren etwa 1,8 Millionen ausländische Lastwagen und zusätzlich die Cars aus dem Ausland in die Schweiz ein, und alle sind 2,50 m breit. Die leichteren Fahrzeuge unter den schweren Motorfahrzeugen, also jene bis 12 Tonnen Gesamtgewicht, weisen vorwiegend Breiten von 2,30 m auf. Bei den Fahrzeugen mit über 12 Tonnen Gesamtgewicht sind vor allem Spezialfahrzeuge, Kipper, Baustellenfahrzeuge 2,30 m breit. Ueberlandtransport-Fahrzeuge haben alle eine Breite von 2,50 m.

In den vorhergehenden Voten ist verschiedentlich auf die Unfallgefahr hingewiesen worden. Wir haben in der Schweiz tatsächlich jährlich etwa 40 000 Unfälle auf der Strasse, mit etwa 20 000 Verletzten und 1000 Toten. Sicher sind wir uns darüber einig, dass jeder Unfall, jeder Verletzte und vor allem jeder Tote einer zuviel ist. Wir müssen alles daran

setzen, um diese Unfallzahlen zu reduzieren. Wir haben diese Frage in der Kommission gründlich erörtert und erhielten z. B. die Angabe, es sei kein einziger Unfall aus den letzten Jahren bekannt, der auf die Fahrzeugbreite von 2,50 m zurückzuführen sei. Die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung hat dies ebenfalls ausdrücklich bestätigt.

Nun zum Minderheitsantrag von Herrn Ruckstuhl. Herr Ruckstuhl schlägt uns nach seinen Ausführungen einen Kompromiss vor. Ich begreife nicht – allenfalls müsste das näher erklärt werden –, worin dieser Kompromiss besteht. Er übernimmt aus Artikel 9 den Absatz 2, der auch die Ausnahmebestimmung einschliesst, dass der Bundesrat im Einvernehmen mit den Kantonen Strassen für Fahrzeuge bis 2,50 m Breite offen erklären kann. Im letzten Satz will er zusätzlich den Kantonsregierungen eine Kompetenz einräumen, Ausnahmen für spezielle Fahrzeuge zu beschliessen. Diese Kompetenz besteht bereits im Absatz 8 und soll im Antrag von Bundesrat und Kommission auch beibehalten werden. Ich sehe nicht ein, was dieser Kompromissvorschlag an der Anzahl und an den befahrenen Strecken der Fahrzeuge mit 2,50 m Breite gegenüber heute verändern könnte. Ich liesse mich gerne darüber belehren!

Zwygart: Die LdU/EVP-Fraktion unterstützt mehrheitlich den Antrag der Kommissionsminderheit. Der Eventualantrag von Herrn Longet ist leider nur eine deklamatorische Angelegenheit und wird in der Praxis vermutlich nicht viel bringen.

Die Lastwagenbreite kann man nicht ohne gewisse Seitenblicke auf europäische Verhältnisse betrachten. Von aussen kommt ja der Druck! Wird sich der Druck verändern, wenn wir eine Verankerung von 2,50 m in unserem Gesetz haben? Ich glaube nicht. Die Auseinandersetzung über die Lastwagenbreite kommt einem vor wie ein Dominospiel. Man gibt nach bei der Breite und akzeptiert 2,50 m, beteuert gleichzeitig ein Festhalten an der 28-Tonnen-Gewichtslimite und bei der Fahrzeuglänge. Aber der Ruf nach 40 Tonnen oder mindestens einem Korridor für 40-Tonnen-Lastwagen in der Schweiz ist nicht zu überhören, denn der Huckepackverkehr kann nicht alle Uebergrossen transportieren, wegen der beschränkten Höhen in den Tunnels. So ist es eine Frage der Zeit, bis man dem Druck nachgibt. Wenn mit dem Nachgeben bei 2,30 m jetzt ein Dominostein fällt, ist der nächste bei den 40 Tonnen auch gefährdet.

Wenn wir die Frequenzzunahme an verschiedenen Alpenübergängen ansehen, stellt man folgendes fest: Die Zunahme der schweren Lastwagen an den Alpenübergängen seit 1980 hat in Frankreich 38 Prozent betragen, d. h. pro Werktag verkehren 3000 Fahrzeuge. Am Brenner beträgt die Zunahme in den letzten acht Jahren 25 Prozent; dort verkehren täglich 3500 Fahrzeuge bei einer anderen Gewichtslimite. Und wie ist es in der Schweiz? 130 Prozent Zunahme seit acht Jahren. Zugegeben, der Tunnel am Gotthard hat das seine dazu beigetragen. Das heisst, 2000 Lastwagen verkehren über oder durch unsere Alpen. Aus diesen Zahlen erkennen wir deutlich den Druck aus dem EG-Raum aufs schweizerische Strassennetz.

Brisant wird dieses Thema dann wahrscheinlich noch 1992; denn zu diesem Zeitpunkt gibt es den freien Warenverkehr, wobei die Nutzfahrzeuge die EG-Norm von 40 Tonnen haben werden. Die Nicht-EG-Mitglieder hätten freilich das Nachsehen; denn nach den wenigstens zurzeit in Brüssel diskutierten Plänen würde für die Transporteure aus Nicht-EG-Staaten das Territorialprinzip gelten, d. h. sie können im EG-Raum nur mit den Gewichtslimiten des Landes, in welchem sie das Fahrzeug immatrikuliert haben, zirkulieren. Die Schweizer würden demnach in der EG nur mit 28 Tonnen verkehren können. Dann wären die schweizerischen Transportunternehmungen nicht mehr konkurrenzfähig, obwohl wir jetzt mit 2,50 m nachgeben.

Die freie Bahn für Brummer würde für die Gotthard-Autobahn – nach Schätzungen – die Verfünffachung des Schwerverkehrs bedeuten. Diese grossen Zuwachsraten, die man sich kaum vorstellen kann, müssen wir ablehnen. Immer wieder wird ins Feld geführt, dass die 2,50 m breiten

Lastwagen mit den Paletten besser beladen werden können. Das stimmt in gewissen Fällen sicher – nämlich dann, wenn die Paletten sorgfältig beladen werden –, in anderen Fällen nicht.

Wenn man die Statistik der Leerfahrten betrachtet, tauchen gewisse Fragen auf. Auf den grossen Routen verkehren über 50 Prozent der Lastwagen leer oder sind nicht vollständig beladen. Damit erübrigt sich eigentlich die Diskussion. Wenn alle Lastwagen voll beladen wären, könnte man mit der besseren Ausnützung der Ladekapazität umweltschützerische Gründe ins Feld führen.

Die generell zulässige maximale Fahrzeugbreite von 2,50 m wird aber noch ein weiterer Ausgangspunkt für Sachzwänge sein. Der Druck auf die Randregionen zum Ausbau aller Nebenstrassen steht im Konflikt zum Landschaftsschutz. Weitere Quadratmeter werden unter Asphalt verschwinden. Neue Wunden entstehen in der Landschaft durch den Bedarf an Kies und Erstellung von Stützmauern. Wann hören wir auf mit dem Strassenbau? Die Beteuerung, dass die Kantone Strassenabschnitte bezeichnen könnten, die nur für 2,30 m breite Fahrzeuge zulässig sind, wird wohl in der Praxis scheitern.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass für uns kaum eine Besserung eintreten wird, auch wenn wir jetzt 2,50 m zulassen würden. Ich hoffe – im Namen auch der Mehrheit der Fraktion –, dass die Kommissionsminderheit hier die Oberhand gewinnen wird.

Loretan: Sie wissen, ich bin Präsident der Schweizerischen Stiftung für Landschaftsschutz. Soviel zu meiner Interessenbindung.

Die Erhöhung der Maximalbreite für die schweren Brummer ist aus der Sicht eben dieses Landschaftsschutzes nicht unproblematisch. Eine dahingehende Aenderung des Strassenverkehrsgesetzes hätte unweigerlich Signalwirkung für eine überflüssige Verbreiterung der Verkehrswege mit den zumeist unvermeidlichen Eingriffen in traditionelle Landschafts- und Ortsbilder.

Die Interessenabwägung zwischen zwei an sich berechtigten Anliegen, die sich in zwei Zahlen repräsentieren – 2,30 m oder 2,50 m –, fällt bei mir zugunsten der Landschaft aus. Gibt es Kompromissmöglichkeiten? Rein arithmetisch wären es 2,40 m. Aber Spass beiseite. Herr Longet hat uns mit seinem Antrag immerhin einen möglichen Ausweg im Sinne eines Kompromisses aufgezeigt. Ich unterstütze indessen primär den Minderheitsantrag Ruckstuhl.

Wie der Bundesrat selber in seiner Botschaft darlegt, sind in unserem Lande noch 20 Prozent der Kantons- und 35 Prozent der Gemeindestrassen mit einer gesamten Länge von rund 20 000 km für 2,50 m breite Fahrzeuge nicht geeignet. Diese Verkehrswege führen durch meist hügeliges oder unwegsames Gelände und erschliessen ausgesprochen ländliche Gegenden. Ihre Dimensionen sind noch grösstenteils dem natürlichen Relief angepasst. Mit ihrer Linienführung und Breite nehmen sie Rücksicht auf das Landschaftsbild und auf die gewachsenen Ortsbilder. Es können hier als Beispiele die Dörfer am Nordwestufer des Murtensees oder die Dörfer im Verzascatal oder im Malcantone angeführt werden.

Ein Paradebeispiel ist schliesslich die Postautostrecke Meringen-Schwarzwaldalp im weltbekannten Rosenlaugebiet, die nun hauptsächlich deshalb ausgebaut werden soll, damit die PTT-Betriebe auf dieser Strecke dieselben Cars wie im Unterland und auf grossen Passstrassen einsetzen können. Mit an sich gutgemeinten Argumenten – wie «Ein vollbesetzter Reiseocar ersetzt eine Personenwagenkolonne von rund 200 m Länge» – leistet man aber weiteren, zum Teil schwerwiegenden und irreversiblen Beeinträchtigungen schöner und schönster Landschaften – wie des Rosenlaugebiets – Vorschub.

In seiner Botschaft Seite 7 unten gibt der Bundesrat explizit zu, dass nicht alle Nebenstrassen für 2,50 m breite Fahrzeuge geeignet seien. Ich zitiere den Bundesrat aus seiner Botschaft: «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.» An solche Sperrungen glaubt ja wohl niemand, auch nicht der Bundesrat; denn unmittelbar vor dem zitierten Passus führt er aus: «Wichtig ist aber, dass auch kleinere Weiler oder Ortschaften ohne Bahnanschluss beispielsweise durch Fahrzeuge mit Spezialaufbauten (Viehtransporter, Kühlwagen usw.), die durchweg 2,50 m breit sind, ohne Sonderbewilligung bedient werden können.» Der Widerspruch ist offensichtlich. Seine Auflösung wird eben doch in der Verbreiterung der fraglichen Strassen gesucht und gefunden, sofern der Stimmbürger dort, wo er etwas zu sagen hat, mitmacht. Genau diese Verbreiterung wollen wir nicht.

Der Altbestand an Lastwagen setzt sich immer noch zu über 70 Prozent aus Fahrzeugen nach alter, schmalere Norm zusammen. Das entnehme ich der von Kollege Zwingli zitierten «NZZ» vom 3. März. Sobald Lastwagen und Cars mit der neuen Maximalbreite auf dem gesamten Strassennetz der Schweiz verkehren dürfen, werden inländische Lastwagenbesitzer ihren Wagenpark nach und nach der neuen Norm anpassen, was nichts als ein normaler und wirtschaftlich vernünftiger Vorgang wäre. Diese Reaktion führt direkt oder indirekt zu einem Ausbauszwang mit allen Folgen punkto Landschaftseingriffe.

Zum Schluss: Das schweizerische Strassennetz hat heute eine Dimension und einen Ausbaustandard erreicht, die ein der Landschaft und Umwelt zuträgliches Mass teilweise bereits überschritten haben. Mit der Unterstützung des Minderheitsantrages wehre ich mich gegen den faktischen Ausbauszwang für unser Nebenstrassennetz, welcher mit der Annahme des bundesrätlichen Vorschlages gleichsam vorprogrammiert wird.

Schnider: Im Zusammenhang mit der Erhöhung der Höchstbreite der Fahrzeuge von 2,30 m auf 2,50 m spreche ich als Vertreter einer Touristik- und Bergregion zu Ihnen. Als solcher weise ich darauf hin, dass der Car-Tourismus für die Schweiz eine erhebliche Bedeutung hat. Gemäss Strassenverkehrszählung sind 1986 162 000 Reisecars in die Schweiz eingereist. Ihre 5,9 Millionen Passagiere haben mehr als 9 Millionen Aufenthaltstage in der Schweiz verbracht. Das ist vor allem für wirtschaftlich schwächere Regionen keine Kleinigkeit!

Fremdenverkehrsorte, die ausschliesslich durch Nebenstrassen erschlossen sind, werden durch die heutige Regelung benachteiligt. Wenn eine Sonderbewilligung besteht, dürfen die Ortschaften nur von 2,50 m breiten Gesellschaftswagen befahren werden. Wie der Bundesrat in seiner Botschaft richtig festhält, werden diese Orte deshalb vielfach gemieden. Das fällt um so stärker ins Gewicht, als es sich bei den erwähnten Ortschaften meistens um wirtschaftlich schwache und für öffentliche Verkehrsmittel nur ungenügend erschlossene Gebiete handelt.

Mit der Zulassung der Höchstbreite von 2,50 m unter der Voraussetzung, dass die Strassenbreite dies zulässt, werden diese Orte auch in- und ausländischen Reisezielen gegenüber wieder konkurrenzfähig. Aus eigener Erfahrung kann ich Ihnen bestätigen, dass der volkswirtschaftliche Nutzen der Cargäste für die erwähnten Regionen erheblich ist. Es ist unsinnig, auf der einen Seite wirtschaftlich schwache Berg- und Touristenregionen zu fördern und sie auf der anderen Seite mit gesetzlichen Bestimmungen zu benachteiligen. Diesen Missstand will der Bundesrat vernünftigerweise mit einem Antrag abschaffen.

Als weiteren Punkt möchte ich erwähnen, dass heute die Ausnahme im Gesetz als Regel festgehalten ist. Von rund 70 000 schweizerischen Strassenkilometern können ungefähr 50 000 Kilometer von 2,50 m breiten Fahrzeugen befahren werden. Aus dieser Sicht ist es absolut vernünftig, diesen Normalfall im Gesetz zu verankern und für Strassen, die sich für eine Wagenbreite von 2,50 m nicht eignen, die entsprechenden Massnahmen den Kantonen und den Gemeinden überlassen.

Aus diesen Gründen bitte ich Sie, den Antrag des Bundesrates und der Kommissionsmehrheit zu unterstützen und die höchstzulässige Wagenbreite auf 2,50 m festzulegen.

Graf: Heute ist die Fahrzeugbreite von 2,50 m als Norm in allen Ländern der Welt inklusive aller bekannten Inseln eingeführt. Nur in der Schweiz nicht. Die Festlegung der 2,50 m Höchstbreite ist aber auch in der Schweiz keine revolutionäre Neuerung, denn sie besteht in Tat und Wahrheit schon seit langem. Es handelt sich lediglich um die Legalisierung eines Ist-Zustandes, wie das bereits Herr Rüttimann ausführte.

Schon heute sind 80 Prozent aller in unserem Lande in Verkehr stehenden Lastwagen über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht und über 90 Prozent der Autobusse und Cars 2,50 m breit. Das heisst, sie entsprechen der europäischen Normbreite.

Frage: Soll etwas verboten werden, das bereits breite bestehende Praxis ist?

Eine optimale Kooperation Schiene/Strasse mit Containern, Wechselbehältern usw. ist nur möglich, wenn das Strassenfahrzeug 2,50 m breit ist. Die weltweit millionenfach verwendeten Normpaletten sind 1,20 m breit. Bei einem Lastenzug mit 2,50 m Breite könnten 34 Paletten verladen werden; bei 2,30 m Breite nur deren 26. Wenn der Transport schnell, kostengünstig, umwelt- und energiefreundlich erfolgen soll, sind 2,50 m breite Strassenfahrzeuge unabdingbar erforderlich. Der von allen Politikern heute geforderte Kombiverkehr ist ohne 2,50 m breite Strassenfahrzeuge nicht möglich. Und auch 2 Millionen Velos, Frau Leutenegger, können ihn nicht übernehmen.

Die Einschränkung der Fahrzeugbreite von 2,30 m in unserem Land gilt bekanntlich auch für die Reisecars. Dutzende von Schweizer Touristikorten können heute nur von 2,30 m breiten Reisecars angefahren werden. Da es keine ausländischen Cars von 2,30 m Breite mehr gibt, entsteht ein Dilemma: Als Devisenbringer sind uns die Ausländer nämlich erwünscht, weshalb die Polizei meistens beide Augen zudrückt; bei Schweizer Carhaltern wird jedoch rigoros kontrolliert und gebüsst.

Der bekannte italienische Carhersteller Padane hat kürzlich entschieden, auf die Herstellung von 2,30 m breiten Reisecars zu verzichten. An seinem Entscheid vermochten auch Angebote aus der Schweiz mit Mehrpreisen nicht zu rütteln. Padane wird unter keinen Umständen weitere 2,30 m breite Reisecars bauen. Letztlich waren für ihn – dies mag auch die Velofreunde interessieren und erfreuen – Sicherheitserwägungen ausschlaggebend.

Die Gegner der breiteren Lastwagen behaupten, falls solche zum Verkehr zugelassen würden, müssten zahlreiche Strassen verbreitert werden. Das stellen das Bundesamt für Strassenbau und die Kantonsingenieure in Abrede. Alles in allem: für einmal zieht das Allerwelts-Deckmäntelchen des Umweltschutzes und der Energieeinsparung nicht. Wer objektiv und emotionslos ist, wird zum Schluss kommen, dass ein echter Umweltschutz und ein sparsames Energieverhalten die 2,50 m breiten Strassenfahrzeuge geradezu verlangen, auch wenn das für unsere Grünen inakzeptabel ist.

Ihre Referendumsdrohung, Herr Meier, nehmen wir mit grosser Gelassenheit zur Kenntnis.

Frau Leutenegger Oberholzer: Ich ersuche Sie ebenfalls, den Antrag der Kommissionsminderheit auf Beibehaltung der heutigen Fahrzeugbreite von 2,30 m zu unterstützen, dies aus Gründen der Sicherheit, der Verkehrspolitik und des Umweltschutzes. Eine Ausweitung der geltenden Fahrzeugbreite von 2,30 m auf 2,50 m gefährdet vor allem die Sicherheit der Velofahrer und Velofahrerinnen zusätzlich. Bereits heute gehören sie zu den am meisten gefährdeten Verkehrsteilnehmer(-innen), und sie werden vor allem durch die Lastwagen direkt bedroht. Mit zunehmender Breite der Fahrzeuge wird sich die Situation – das betrifft vor allem die Nebenstrassen – noch verschärfen, denn der Ueberholabstand wird sich weiter verringern. Damit erhöht sich auch die Kollisionsgefahr zwischen Lastwagen und Zweiradfahr-

rer(-innen). Kollisionen zwischen Lastwagen und Zweiradfahrer(-innen) enden aber meist mit sehr schwerwiegenden Folgen für die letzteren. Das zeigt sich sehr deutlich an der Unfallstatistik. Das Sterberisiko ist bei Kollisionen von Mofa- und Velofahrer(-innen) mit Lastwagen viermal grösser als bei Kollisionen mit Personenwagen.

Angesichts dieser Tatsache, Frau Kopp, ist es geradezu zynisch, wenn Sie in der Botschaft sagen, die Differenz von 20 cm spiele beim Überholen normalerweise keine entscheidende Rolle. Für die Velofahrer(-innen) können gerade diese 20 cm tödlich sein!

Im Nahbereich – dies betrifft vor allem die Nebenstrassen und den Innerortsverkehr – ist heute das Velo eines der effizientesten Verkehrsmittel. Mit der Erhöhung der maximalen Fahrzeugbreite werden die Bedingungen gerade für die Velofahrer(-innen) noch weiter verschlechtert.

Es liegt auf der Hand, dass die Erhöhung der Fahrzeugbreite auch aus landschaftsschützerischen und ökologischen Gründen abzulehnen ist. Denn sobald breitere Fahrzeuge generell zugelassen sind, werden – nicht zuletzt mit dem Argument der Verkehrssicherheit – Forderungen nach Strassenverbreiterungen laut werden. Diese Forderungen betreffen dann vor allem die Nebenstrassen und Ortszufahrten. Und werden zum Beispiel die Ortszufahrten ausgebaut, geht es wiederum auf Kosten der schwächeren Verkehrsteilnehmer(-innen), vor allem der Fussgänger und Fussgängerinnen, die bereits heute im Verkehr vollends an den Rand gedrückt werden. Weitere Aenderungswünsche werden für die Nebenstrassen folgen, mit all den Konsequenzen, die Ihnen Herr Ruckstuhl bereits aufgezeigt hat, wie Kulturlandverlust usw.

Auch aus verkehrspolitischen Gründen müssen wir die Erhöhung der Fahrzeugbreite klar ablehnen. Dies sabotiert die Bemühungen zur Förderung des Gütertransports auf der Schiene. Frau Kopp, Sie haben gesagt, die Verbreiterung der Fahrzeuge würde die Situation für den Schienenverkehr nicht verschlechtern. Da bin ich anderer Meinung. Denn die Verbreiterung begünstigt ganz eindeutig den Gütertransport auf der Strasse. Hier würde mich die Stellungnahme der SBB sehr interessieren. Denn meines Wissens haben sich die SBB gegen die Erhöhung der Fahrzeugbreite ausgesprochen – wahrscheinlich, weil sie eine weitere Konkurrenz im Bereich der Gütertransporte befürchten.

Die Erhöhung der Maximalbreite wäre wohl nur ein erster Schritt zu weiteren Zugeständnissen an das Nutzfahrzeuggewerbe. Wie ich einleitend bereits gesagt habe, fordern die Tiefkühltransporteure bereits eine optimale Fahrzeugbreite von 2,60 m. Auch für höhere Tonnage besteht im EG-Raum bereits ein massiver Druck auf die Schweiz.

Es besteht aber keinerlei Zwang zu einer europäischen Harmonisierung. Denn die Durchfahrt für Lastwagen von 2,50 m Breite ist heute in der Schweiz bereits gesichert; mehr ist wirtschaftlich weder notwendig noch erwünscht, sondern eine reine Zwängerei. Ich bin nicht bereit, dem Verkehr noch mehr Lebensqualität zu opfern. Hier gilt es, endlich feste Massstäbe zu setzen und keine weiteren Zugeständnisse zu machen.

Bitte lehnen Sie die Erhöhung der Fahrzeugbreite ab und stimmen Sie dem Antrag Ruckstuhl zu.

Maeder: Die vom Bundesrat und der Kommissionmehrheit vorgeschlagene Heraufsetzung der Höchstbreite für schwere Motorwagen steht in einem seltsamen Gegensatz zu allen umweltpolitischen Bemühungen. Sie entspricht weniger einer volkswirtschaftlichen Notwendigkeit als einem irrationalen, ja krankhaften Zwang zur Normierung und zur Anpassung der Landschaft und des Menschen an die Technik.

Zwanzig Prozent unserer Kantonsstrassen und 35 Prozent unserer Gemeindestrassen dürfen von den 2,50 m breiten Lastwagen und Reiseautos der sogenannten EG-Norm nicht oder nur mit einer Bewilligung befahren werden. Das sind immerhin noch mehr als 20 000 km Strassen. Es sind Strassen, die Dörfer und Weiler im Appenzellerland, im Tessin, im Jura und im Emmental, im Unterengadin und im Prättigau

verbinden, Strassen, die der Landschaft angepasst sind und dem meist bescheidenen Verkehr durchaus genügen. Diese Strassen sind offen für Fahrzeuge von 2,30 m Breite. Das sind immerhin – wie das hier schon gesagt wurde – noch über 70 Prozent des Altbestandes an Lastwagen. Auch die PTT verfügen über Postautos dieser bisherigen Norm, sogar die Verkaufswagen der Migros sind nicht breiter. Sollte die neue Norm 2,50 m werden, würden ohne Zweifel neue Zwänge zum Strassenbau geschaffen, weil die von Schweizer Karrosseriewerkstätten angefertigten 2,30 m breiten Fahrzeuge nach und nach verschwänden und von den 2,50 m breiten Fahrzeugen der EG-Norm abgelöst würden. Die Schweiz hat sich bisher dem neurotischen Zwang zur Normierung widersetzt. Mir scheint, zu ihrem Wohl.

Was soll nun dieser Ruf nach EG-Norm? Teilweise die gleichen Kreise, die den Uno-Beitritt der Schweiz vehement bekämpft haben, fordern hier, wo es ihnen passt, internationale Normen. Wenn schon beim Uno-Beitritt dauernd der Sonderfall Schweiz vorgeschoben wurde: Hier ist der Sonderfall Schweiz durchaus angebracht. Es ist weder ein Naturgesetz noch eine göttliche Fügung, dass Cars und Lastwagen 2,50 m breit sein müssen. Die Strassen, die für EG-Normfahrzeuge nicht geeignet sind, führen meist durch gebirgiges Gelände im Voralpen- und Alpengebiet. Ihre Dimensionen passen sich den Landschaftsformen an und nehmen Rücksicht auf das bestehende Ortsbild. Der Zwang zur Verbreiterung solcher Strassen würde viele Stützmauern, Aufschüttungen, Leitplanken mit sich bringen und die Schönheit vieler Landschaftsbilder schwer beeinträchtigen. Unser Land – einst eines der schönsten der Welt – ist in den letzten Jahrzehnten hässlicher geworden. Die Narben, die Jahrzehnte eines ungehemmten Wachstums und einer blinden Profitgier in der Landschaft zurückgelassen haben, stimmen heimatverbundene Menschen traurig. Sie mindern aber auch den Wert der Schweiz als Reise- und Erholungsland. Anstatt der Landschaftszerstörung endlich einen Riegel zu schieben, würde durch die generelle Zulassung von 2,50 m breiten Fahrzeugen eine neue Zerstörungswelle eingeleitet.

Die Höchstbreite von 2,30 m hat für mich Symbolcharakter. Bleiben Sie bei diesem menschlicheren Mass! Lassen Sie diesen Pfahl stehen, zum Schutze von Mensch und Landschaft!

Scherrer: Auch ich feiere heute meinen Einstand und empfehle Ihnen, dem Vorschlag des Bundesrates und der Kommissionmehrheit zuzustimmen.

Bereits heute ist ja der grösste Teil der in der Schweiz eingesetzten Nutzfahrzeuge 2,50 m breit. Darunter fallen einige Militärlastwagen, fast sämtliche Kommunalfahrzeuge und insbesondere die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs, sei es nun in Städten oder im PTT-Linienverkehr.

Herr Maeder, darunter fallen auch die Fahrzeuge, die in der Schweiz karrossiert werden, denn die Chassis kommen aus dem Ausland. Was nun diese Chassis und die aus dem Ausland importierten Fahrzeuge betrifft, die nur 2,30 m breit sein dürfen, sind teure, komplizierte Spezialanpassungen an die Schweizer Normen nötig, denn nur unser Land kennt diese Begrenzung auf 2,30 m. Von diesen umständlichen Anpassungen sind insbesondere technische Einrichtungen wie Lenkung und Bereifung betroffen; die Sicherheit dieser Fahrzeuge wird dabei nachweisbar vermindert.

Es wird heute viel vom öffentlichen Verkehr, vom Bahnverkehr und von der Konkurrenzsituation gesprochen. Es ist jedoch so, dass, was die Wechselpritschen betrifft, die im wünschbaren und förderbaren kombinierten Verkehr Schiene-Strasse eingesetzt werden, bei den Paletten und Containern deren Masse auf 2,50 m breite Lastwagen zugeschnitten sind.

Man muss sich einmal Rechenschaft darüber ablegen, dass jedes transportierte Gut mindestens einmal über die Strasse muss, denn von den rund 3000 Gemeinden in der Schweiz verfügen ja nur ungefähr deren 300 über einen Bahnanchluss.

Insbesondere die erwähnten Wechselpritschen, die für die Feinverteilung eingesetzt werden, passen nur für 2,50 m breite Fahrzeuge.

Zu den Paletten ist zu sagen – das hat Herr Graf bereits erwähnt –, dass mit 2,50 m breiten Fahrzeugen 34 Paletten transportiert werden können, *nota bene* ohne die Gesamttonnage von 28 t zu überschreiten. Mit 2,30 m breiten Fahrzeugen sind aber nur 26 Paletten möglich. Das heisst also, im Palettentransport wird der Gesamtverkehr um 20 Prozent abnehmen, wenn wir auf die Breite von 2,50 m einschwenken.

Mit der Festlegung der Maximalbreite der Lastwagen von 2,50 m haben wir mehr Kapazität pro Fahrt, d. h. weniger Fahrten. Wir können den kombinierten Verkehr ohne Probleme durchziehen.

Deshalb befürworte ich aus Sicherheits- und Umweltschutzgründen das Ja zur 2,50 m Lastwagenbreite und bitte Sie, diesem Punkt zuzustimmen.

Oehler: Ein grosser Teil meiner Vorredner hat sich in den Stellungnahmen gegen die 2,50 m und für die Beibehaltung der 2,30 m in einem Katalog verloren, der letztlich im Prinzip für die Lösung des Bundesrates und der Mehrheit der Kommission spricht.

Wenn nun Herr Maeder hier antritt und sagt, es sei unmöglich, unnötig und falsch, die Natur der Technik anzupassen, gehe ich mit ihm einig. Aber, Herr Maeder, es ist doch vielmehr so, dass wir die heutige praktische Anwendung den Tatsachen und den effektiven Verhältnissen anpassen. Mit anderen Worten: Wir haben heute morgen von verschiedenen Rednern und vor allem von der Kommission gehört, dass rund 80 Prozent der Fahrzeuge bereits mit dem von einer Minderheit bekämpften Mass von 2,50 m auf unseren Strassen herumfahren. Es ist meiner Ansicht nach falsch, wenn wir nun die Verbreiterung auf 2,50 m mit dem Hinweis bekämpfen, man müsse nachher auch die Nebenstrassen auf diese Breite ausbauen. Wir haben in den Kantonen über die Strassenbauprogramme und in den Gemeinden über die kommunalen Ausbauvorlagen noch die Möglichkeit, solche Verbreiterungen abzulehnen, eben mit dem demokratischen Mittel des Referendums.

Mir geht es nicht darum, dass wir unter dem Normenzwang und fast unter ängstlichen Blicken auf die EG von 2,30 m auf 2,50 m verbreitern, sondern mir geht es vielmehr darum, dass wir die Verhältnisse, die auf unseren Strassen herrschen, legalisieren, dass wir die Ausnahme zur Regel machen und dann von den Ausnahmen jene Fälle abzwacken, welche so behandelt werden müssen, wie es beispielsweise Herr Weder dargelegt hat.

Herr Maeder hat auch angeführt, dass ein Teil der Migros-Fahrzeuge mit 2,30 m in der Landschaft herumkurve. Ich nehme an, die Vertreter der Partei, die von dieser Grossverteilung materiell unterstützt werden, wären heute in der Lage, uns darzulegen, wie viele Lastwagen und wie viele fahrende Verkaufsläden der Migros mit 2,50 m in der Landschaft herumstehen; derweil, Herr Maeder, könnten genau die gleichen Leute, die die 2,50 m bekämpfen, zu Fuss und mit dem Velo im kleinen Laden rund um die Ecke einkaufen. Das sind doch keine Begründungen gegen die rechtliche Anpassung der heutigen Verhältnisse.

Es kommt im weiteren dazu, dass wir, wenn wir den öffentlichen Verkehr betrachten und namentlich auch die Zukunftsstrategien der SBB miteinbeziehen, nachgerade gezwungen sind – wie dies Herr Scherrer dargelegt hat –, die Palettierung auf 2,50 m auszubauen bzw. zu vergrössern, damit wir den Verkehr wirtschaftlich betreiben und auch umweltschützerischen Gedanken nachleben können.

Ich bin der Meinung, dass es vielen Gegnern der Ausweitung auf 2,50 m nicht so sehr um die 20 cm geht, sondern dass sie im Prinzip gegen die Lastwagen sind. Man kann diese Auffassung vertreten, aber man soll das nicht unter dem Vorwand der 20 cm tun.

Ich bitte Sie, der Vorlage des Bundesrates und der Mehrheit der Kommission zuzustimmen, weil Sie damit einen Zustand legalisieren, der effektiv schon herrscht.

Ich habe volles Verständnis dafür, dass wir den Radfahrern Sorge tragen müssen, und weiss, dass der Radfahrer und auch der Fussgänger im Zweikampf mit dem Lastwagen immer den kürzeren ziehen. Aber hierfür haben wir andere Massnahmen zu treffen und nicht diese Vorlage unter teils fadenscheinigen Gründen abzulehnen.

M. Friderici: Pour ces vingt petits centimètres, plus d'un orateur par centimètre, cela fait beaucoup!

La norme de 2,30 m est une norme protectionniste qui a été maintenue à l'époque afin de préserver le marché intérieur pour nos constructeurs indigènes. Nous n'avons plus aujourd'hui de constructeur suisse. Les transporteurs et les services publics doivent acheter leurs véhicules sur le marché étranger. Or, les normes étrangères autorisent une largeur de 2,50 m. Nous devons donc aujourd'hui, pour remplacer les véhicules existants par des véhicules plus modernes, employer des artifices techniques qui vont à l'encontre de la sécurité routière. En effet, les châssis des véhicules internationaux sont plus larges que ne l'étaient ceux de nos camions et nous avons donc dû diminuer la largeur des pneumatiques de manière à ce que ces véhicules répondent à la norme suisse des 2,30 m.

Depuis de nombreuses années, la technique routière a évolué et les pneumatiques sont peut-être le point qui a le plus évolué, avec les suspensions et les systèmes électroniques d'aide à la conduite. Un pneumatique plus large peut avoir un centre de gravité abaissé de 3 centimètres, voire plus. En abaissant le centre de gravité des pneumatiques, on peut également modifier la suspension et diminuer la hauteur du châssis. Nous avons donc un plan de chargement dont la hauteur est inférieure à celle d'un camion de 2,30 m. En combinant cela avec la largeur du plan de chargement de 2,50 m, nous abaissons probablement de plus de 20 centimètres le centre de gravité des véhicules. Par conséquent, combiner cela précisément avec des systèmes d'aide électronique au freinage accroît sensiblement la sécurité routière.

Lorsqu'un camion de 2,30 m tracte une remorque, cette dernière a tendance à suivre moins bien le véhicule qu'avec un véhicule de 2,50 m. Par conséquent, l'argument selon lequel les cyclistes et les piétons courent plus de dangers avec un véhicule de 2,50 m est erroné, car un véhicule de 2,50 m circulant à la vitesse prescrite ne prend pas plus, si ce n'est moins de place qu'un véhicule de 2,30 m, en raison de la meilleure stabilité due à la plus grande largeur.

Vous parlez de concurrence entre le rail et la route. Or, le transport combiné n'est possible qu'avec des véhicules de 2,50 m. En effet, la complémentarité rail-route ne consiste pas seulement à charger des camions sur les wagons de chemins de fer à Bâle pour les décharger à Chiasso. Cela ne saurait être la seule possibilité actuelle vraiment efficace pour le transit. Mais une rationalisation des transports est indispensable en Suisse si nous voulons que cette complémentarité n'émane pas uniquement des débats parlementaires. En effet, l'utilisation de caissons normalisés et de conteneurs n'est concevable qu'avec des véhicules de 2,50 m. Si nous entendons développer les transports combinés en suisse – et les chemins de fer seront certainement d'accord avec nous – nous devons donc avoir cette norme de 2,50 m afin d'utiliser ces conteneurs et ces caissons mobiles.

Je reprendrai quelques chiffres qui vous ont été cités. Celui de 130 pour cent d'augmentation du trafic de transit est malheureusement faux. Effectivement, il y a eu une augmentation de 130 pour cent du trafic de transit sur le Gothard, mais parallèlement le trafic de transit sur le San Bernardino a diminué.

Je vous invite à voter la loi qui propose l'adaptation à la largeur de 2,50 m.

Scheldegger: Ich habe sehr viel Sympathie für den Minderheitsantrag. Aber ich kann nicht in Bern Wasser predigen und in Solothurn Wein trinken. Mit anderen Worten: Sämtliche Busse – mit wenigen Ausnahmen – der meisten Städte

sind 2,50 m, ebenfalls die Kommunalfahrzeuge. Das ist denn auch die Situation, die mich dazu bringt, dass ich für die Mehrheit bin und bei der Mehrheit dann für den Eventualantrag Longet.

Es gibt den Konflikt Lastwagen/Velo. Dieser ist wirklich nicht zu verheimlichen. Ich erinnere daran, dass sich die Zahl der Lastwagen in den letzten 30 Jahren versechsfacht hat. Es gibt in den Städten leider die tödlichen Unfälle zwischen Velo und Lastwagen; leider haben da wohl viele oder alle Stadtväter ihre negativen Erfahrungen, auch die, die hier in diesem Saal sitzen.

Natürlich haben Lastwagenzahl und Lastwagenbreite auch etwas mit Verkehrspolitik zu tun, sehr viel sogar. Die Verschiebungen Bahn/Strasse sind ausgewiesen. Wenn wir nun das Gesetz der Realität anpassen, so sollte das nicht Schule machen, also nicht dass in zwei Jahren 2,55 m oder 2,60 m und sicher nie 40 t kommen, trotz der Drohungen aus EG-Kreisen, wie wir das am Montag gehört haben.

Dagegen bin ich für eine Forcierung der Alpentransversale. Es wäre richtig, dass wir dafür dann auch so viel Zeit aufwenden wie für diese 20 cm. Das muss in diesem Zusammenhang erwähnt werden!

Aus grundsätzlichen Gründen und als Föderalist gewinne ich dem Eventualantrag Longet viel Verständnis ab und werde ihn unterstützen. Die Einflussmöglichkeiten der Kantone, Städte und Gemeinden mit ihren örtlichen Kenntnissen bleiben damit besser geschützt.

M. Houmard: La Suisse a-t-elle encore intérêt aujourd'hui à fixer la largeur maximum des camions à 2,30 m? En aucune façon. On peut comprendre la décision du Parlement de 1971 de maintenir la largeur des véhicules à cette dimension. Nos grands fabricants d'alors, Saurer, Berna, FBW, construisaient leurs fameux poids lourds, de renommée internationale, en tenant compte de la norme helvétique qui était de 2,30 m. Maintenant, ils ont cessé leur fabrication. Nos entreprises de transports en sont donc réduites à acheter à des fabricants étrangers des véhicules qui, eux, tiennent compte de la norme européenne de 2,50 m.

Si nos entreprises veulent toutefois se conformer à la loi sur la circulation routière et circuler avec des véhicules aux dimensions autorisées, elles doivent alors demander aux constructeurs étrangers un équipement spécial qui, selon les cas, leur impose une dépense supplémentaire de 20 000 à 50 000 francs par poids lourd. Les transports publics ne veulent pas supporter ces frais supplémentaires. C'est pourquoi la très forte majorité (plus de 90 pour cent de leurs véhicules), qu'il s'agisse de trolleybus, de cars PTT, de véhicules du feu, de véhicules de ramassage des ordures, sont aujourd'hui déjà construits en 2,50 m. Les autres usagers s'en sont accommodés.

Les entreprises de transports qui sont équipées selon les normes européennes ont l'obligation chaque année de demander une dérogation à la loi sur la circulation routière. Cette demande de dérogation de la part de l'entrepreneur se justifie par quatre raisons principales: une utilisation plus rationnelle des surfaces de chargement (le problème des Swiss-palettes de 80 sur 120 cm a été évoqué), la possibilité de mieux utiliser l'offre du trafic combiné rail-route (changement de conteneur normalisé à 2,44 m), l'adaptation rationnelle des engins de lavage et de tout équipement complémentaire du véhicule et, enfin, l'exploitation maximale des progrès réalisés par les constructeurs sur le plan de la sécurité, qu'il s'agisse de la stabilité du véhicule, de l'efficacité des moyens de freinage, de l'équipement du système ABS, de la dimension des pneus évoquée par notre collègue Friderici.

Va-t-on longtemps encore imposer un tel régime à nos entreprises de transports tandis que l'échéance européenne de 1992 s'approche de plus en plus? Nous avons l'occasion aujourd'hui, sans qu'il nous en coûte une once de neutralité ou d'indépendance, de faire un pas vers notre intégration au marché européen. Acceptons cette norme européenne de 2,50 m et donnons, chers collègues, à nos ambassadeurs auprès de nos partenaires européens, ce gage tangible de

notre volonté de coopération, un gage qui sera d'autant plus apprécié que notre taxe poids lourds leur est restée au travers de la gorge.

Je vous demande en conséquence, d'accepter la proposition du Conseil fédéral et de la majorité de la commission.

Frey Walter: Ich möchte Herrn Maeder, der leider abwesend ist, beim Wort nehmen. Denn sein Votum hat auch in mir Sympathie erweckt. Er hat gesagt, bei dieser Diskussion gehe es eigentlich nicht um die 20 cm, sondern sie habe Symbolcharakter.

Ich finde es vom Bundesrat und von der Mehrheit der Kommission mutig, dass sie diese an den meisten Orten schon zugelassene Lastwagenbreite jetzt auch im Gesetz anordnen. Denn Symbolcharakter darf etwas haben, worüber man vernunftmässig in bezug auf die positiven und negativen Seiten in Treu und Glauben auf eine ausgeglichene Bilanz kommt. Dies ist hier jedoch nicht der Fall. Die Vernunftsgründe sprechen alle für eine Breite von 2,50 m, und zwar nicht nur in der Verkehrspolitik – die auch ich in diesem Sinne als koordiniert zwischen Schiene und Strasse betrachte –, sondern auch im Umweltschutz. Wenn Sie mehr Paletten im Fahrzeug transportieren können, ergibt sich weniger Bewegung auf der Strasse, und das ist etwas, was einem engagierten und vernunftbetonten Umweltschützer ganz sicher sehr positiv auffallen wird.

Ich kann Ihnen die Zahlen geben über den Fahrzeugbestand, wie er sich von 1960 bis im September 1987 entwickelt hat: Die PW haben um 437 Prozent zugenommen, die leichten Nutzfahrzeuge um 326 Prozent und die schweren Nutzfahrzeuge um 58 Prozent. Der notwendige Gütertransport hat sich also auf die leichten Nutzfahrzeuge verlagert, und die leichten Nutzfahrzeuge müssen mehr Fahrten unternehmen. Vielleicht kommt es von daher, dass in der Gütertransportbranche etwa 200 000 Arbeitnehmer beschäftigt sind.

Wenn wir jetzt etwas anstreben, das zu einem rationellen Gütertransport beiträgt, dann hilft das nicht nur der Wirtschaft, sondern auch dem Umweltschutz. Ich bitte Sie, aus dieser Frage kein Symbol zu machen, sondern zu zeigen, dass auch ein engagierter Umweltschützer mit Vernunft Politik machen kann. Es sollte Ihnen leicht fallen, denn die positiven Seiten habe ich Ihnen genannt: weniger Bewegung auf der Strasse, bessere Koordinationsmöglichkeiten mit den SBB.

Für die Wirtschaft ist der Transport ein ganz ausserordentlicher Kostenfaktor. Wie es dem Werkplatz Schweiz heute geht, werden wir miteinander noch diskutieren. Nicht umsonst haben die Sozialdemokraten eine Diskussion in bezug auf die Asea-BBC-Entlassungen verlangt. Wir müssen uns heute auch überlegen, ob wir mit einer Massnahme der Schweizer Wirtschaft, vor allem der Schweizer Industrie, helfen wollen oder ob wir mutwillig und wegen des Symbolcharakters etwas tun wollen, was am Schluss niemandem nützt.

Ich bin für 2,50 m, gebe aber zu, dass mir Lastwagenungetüme hie und da unsympathisch sind. Aber die Vernunft spricht eindeutig dafür.

Frau Ulrich: Wenn ich Ihnen meine Interessenbindung darlegen soll, muss ich Ihnen gestehen, dass meine Interessen ganz schwache Gruppen betreffen, nämlich die Zweiradfahrer, und in dieser Kategorie vor allem die Kinder, die im Strassenverkehr stark gefährdet sind.

Es wurde vorhin von verschiedenen Votanten gesagt, dass die Erlaubnis, alle Lastwagen auf 2,50 m auszubauen, keine Auswirkungen habe, was schlicht und einfach nicht stimmt. Wir haben gehört, dass noch so und so viele Lastwagen auf unseren Strassen zirkulieren, die nur 2,30 m breit sind, und die fahren nicht nur auf den Strassen, die nur für 2,30 m breite Fahrzeuge offen stehen, sondern die fahren zum Teil eben auch auf den Strassen, die für 2,50 m breite Fahrzeuge offenstehen, und da macht es etwas aus. Das kann ich ihnen aus eigener Erfahrung sagen.

Es ist ein anderes Gefühl, wenn Sie von einem Lastwagen überholt werden, der 2,50 m breit ist, als von einem, der 2,30 m breit ist, wenn Sie sich auf einem Zweirad befinden. Seien wir doch ehrlich: Ein Lastwagenfahrer wird sich ganz selten in einer kritischen Situation dem Tempo des Zweiradfahrers anpassen. Er überholt das Fahrrad und wartet meist eben nicht, bis eine günstigere Strassensituation da ist. Beim Überholen spielen aber 20 cm mehr oder weniger eine wesentliche Rolle. Sie können nämlich entscheiden, ob es zu einem Unfall kommt oder nicht.

Ich habe vorhin gesagt, dass ich vor allem für die Kinder spreche. Sie sind am meisten gefährdet. Sie können sich nämlich nicht mit einer Blechhaut umgeben. Man kann ja sagen – ich möchte den Gebrauch zwar nicht propagieren –, dass die Erwachsenen das Auto nehmen können und dank dieser Blechhülle geschützt sind, wenn so ein grosser Brummer kommt. Die Kinder sind nicht geschützt. Sie müssen sich irgendwie durchschlagen.

Wenn wir nun generell 2,50 m erlauben, werden innert kürzester Zeit die Lastwagen, wie zum Beispiel diejenigen der Grossverteiler, die heute nur 2,30 m breit sind, durch 2,50 m breite Lastwagen ersetzt werden. Die Gefährdung der schwächsten Verkehrsteilnehmer wird zunehmen. Dann werden wir – ich habe vorhin das Wort von der «erdrückenden Mehrheit» gehört – in Tat und Wahrheit eine «erdrückende Mehrheit» für die schwächsten Verkehrsteilnehmer auf den Strassen haben.

Ich bitte Sie, die Position unserer velofahrenden Kinder im Strassenverkehr nicht noch mehr zu schwächen und dem Antrag Ruckstuhl zuzustimmen.

Schmid: Ich möchte mich zu einigen zweifelhaften Begründungen äussern, wie sie insbesondere zu diesem Artikel 9 Absatz 2 immer wieder zu hören sind. Es wird gesagt, die Schweiz dürfe nicht zur Insel werden. Das ist doch eigenartig – es ist bereits darauf hingewiesen worden –: Einmal lobt man die Schweiz wegen ihrer Uebersichtlichkeit und Eigenart – wenn es nützt! Und dann ist man wieder für den Internationalismus – wenn es nützt! Einmal ist man für den Föderalismus, dann wieder für den Zentralismus, immer wenn es nützt. Offenbar ist Recht, was nützt, Inkonsequenz hin oder her.

Es wird immer wieder gesagt, Gesetze müssten der Wirklichkeit oder der fortschreitenden Entwicklung angepasst werden. Ist der Politiker denn einfach dazu da, die Gesetze einer Wirklichkeit mit all ihren Fragwürdigkeiten anzupassen? Wir sollten davon ausgehen, was richtig, was sinnvoll und zuträglich ist und die Gesetze danach gestalten. Es wird allgemein nur auf Tendenzen, auch auf fragwürdige, reagiert, wenn wir so politisieren. Aber mit solch statischem Denken kommen wir nicht weiter.

Es zeugt schon von einer gewissen Naivität, wenn man glaubt, das Verkehrsproblem lasse sich mit einer simplen Dreisatzrechnung lösen, wie das auch Herr Frey wieder getan hat. Man kann nicht einfach sagen, je grösser und breiter die Fahrzeuge seien, desto weniger würden zirkulieren. Sondern jede Konzession, die wir heute an den privaten Lastenverkehr machen, erhöht dessen Attraktivität und bringt zusätzliche Fahrzeuge auf die Strassen, die vorher nicht zirkuliert haben.

Was ist das Fazit? Ich wünsche mir und allen, die die Probleme zum Wohl der Allgemeinheit, der Natur und der kommenden Generationen verantwortungsbewusst lösen wollen, dass wir hier in diesem Hause wieder vermehrt regieren und nicht einfach auf fragwürdige Tendenzen unkritisch und anpasserisch reagieren. Statt weitere Schleusen zu öffnen, könnten wir hier in Artikel 9 Absatz 2 wenigstens einen wirksamen Damm bauen.

Ich ersuche Sie daher, dem Minderheitsantrag Ruckstuhl zuzustimmen.

M. Kohler: Il semble bien que le sort qui sera réservé à la révision de la loi que nous discutons dépendra de la décision que nous prendrons tout à l'heure au sujet de la largeur maximale des véhicules à moteur. La commission, déjà au

cours de ses délibérations, a été mise sous pression. La menace d'un référendum a été brandie par les écologistes et les socialistes au cas où la commission se rallierait au Conseil fédéral et se prononcerait pour une largeur maximale de 2,50 m. Les rapporteurs vous l'ont dit, la commission, par 11 voix contre 9, s'est prononcée en faveur des 2,50 m et n'a pas cédé devant cette menace. Je vous demande d'en faire autant.

Le temps me manque pour développer tous les arguments qui militent en faveur de la proposition du Conseil fédéral et pour répondre à ceux qui s'opposent à cette mesure. Je veux surtout m'adresser à ceux qui vont lancer un référendum contre la révision de cette loi. Aujourd'hui déjà, conformément à la législation en vigueur, la circulation de véhicules d'une largeur de 2,50 m est autorisée non seulement sur toutes les autoroutes et toutes les routes principales, mais encore sur toutes les routes situées à l'intérieur des localités desservies par ces axes routiers. A la demande des cantons, le Conseil fédéral a encore ouvert des routes secondaires à la circulation des véhicules d'une largeur de 2,50 m. Sur un réseau routier de 64 000 kilomètres, ce ne sont pas moins de 50 000 kilomètres de routes qui sont ouvertes à la circulation de véhicules de 2,50 m de largeur, et les demandes d'ouverture de routes secondaires à la circulation de véhicules de 2,50 m de largeur continuent d'affluer. Elles sont formulées par les représentants de régions périphériques qui s'estiment injustement pénalisés de ne pouvoir être desservis par des véhicules conçus sur la base du gabarit européen.

La nouvelle réglementation que vous propose la commission avec le Conseil fédéral ne changera pas grand-chose à cette situation, puisque les cantons et les communes pourront restreindre à 2,30 m la largeur des véhicules autorisés à circuler sur certaines de leurs routes. Cela est si vrai que cela ne changera pas grand-chose à la situation actuelle, que notre ancien collègue Egli-Winterthour, membre de la commission, en proposant à celle-ci de maintenir la largeur maximale des camions à 2,30 m, a tenu à le préciser et à justifier sa proposition essentiellement par la crainte qu'il avait de voir échouer en votation populaire la révision de la loi qui contient tout de même d'autres points importants, tels que le droit de recours des communes, les leçons de conduite, l'interdiction du salaire à la tâche, l'entrave intentionnelle à la prise de sang, etc.

En effet, en cas de référendum, un «non» à la révision de la loi ne signifierait pas un retour pur et simple à une largeur maximale de 2,30 m de tous les véhicules; ce serait simplement le maintien du *statu quo*. Je me demande si cela vaut réellement la peine de faire voter le peuple suisse sur une question qui, quelle que soit la réponse qu'il donnera, ne changera pas grand-chose à la situation actuelle, car, même s'il refuse la révision de cette loi, les camions de 2,50 m de largeur continueront à circuler dans notre pays, à tout le moins sur 50 000 kilomètres de nos routes. Et l'on entendra alors ce reproche adressé au gouvernement et au Parlement: «A quoi ça sert-il d'aller voter, ils font quand même ce qu'ils veulent.» Il me paraît donc exagéré et disproportionné de faire une question de principe d'un élément qui, quelle que soit la manière dont il sera tranché, n'aura pas une portée politique extraordinaire, ni des conséquences fondamentales sur la vie des citoyens de ce pays. Je ne vois pas pourquoi nous voulons être les seuls en Europe à maintenir cette exception, alors que, par ailleurs, nous voulons tout faire pour atténuer les différences entre la Suisse et la Communauté européenne et nous rapprocher le plus possible du grand marché de 1992. C'est pourquoi je vous invite à approuver la proposition de la majorité de la commission et du Conseil fédéral.

Frau Danuser: Ich möchte Herrn Frey bitten, es doch jedem einzelnen zu überlassen, welche Frage für ihn Symbolcharakter haben soll; ich will die guten Argumente einiger Vorredner, die für den Minderheitsantrag votiert haben, nicht wiederholen.

Es ist hier nicht der Ort, um über den Sinn des Lebens zu reden, und trotzdem: Nach dem Sinn des Lebens fragen wir spätestens dann, wenn uns die Frage nach dem Sinn des Todes auf qualvolle Weise eingeprägt wird. Schon mehr als einer meiner Schüler und Schülerinnen haben im Strassenverkehr ihr junges Leben verloren. Und wenn der Tod des Mädchens Mirjam Blum im Jahre 1985 – welches ich kennenlernte, weil es die letzten zwei Jahre seines kurzen Lebens, bevor es von einem Lastwagen überfahren wurde, in meiner Klasse war – für mich einen Sinn haben soll, dann den, dass ich zu diesem Absatz des Strassenverkehrsgesetzes nicht schweigen darf.

Ich bin dagegen, dass wir in unserem Land den Abgöttern «Mobilität» und «Konsum» – und das ist nicht zu verwechseln mit der Vernunft –, dass wir der Mobilitäthysterie und der Konsumwut jährlich Hunderte von Menschenleben opfern. Ich bitte Sie, objektiv und emotionslos dem Minderheitsantrag Ruckstuhl zuzustimmen.

M. Ruffy: Je crois que Mme Danuser a raison. De tout le débat qui s'est développé ici se dégage l'impression que la mobilité prévaut sur la santé de la population. Tel a été le cas lorsqu'on a rejeté l'amendement de M. Rechsteiner. Il en est également de même en ce qui concerne la plupart des orateurs de ce jour qui ont refusé l'amendement de la minorité, à l'article 9.

J'ai écouté attentivement ceux qui désirent ne rien changer à la situation actuelle et j'ai surtout retenu, des déclarations de M. Rüttimann que, finalement, on ne faisait que légaliser un état de fait.

Or, 20 000 kilomètres de routes soustraites au trafic des poids lourds de 2,50 m ne sont pas rien. 20 pour cent des routes cantonales et 35 pour cent des routes communales interdites aux poids lourds de 2,50 m sont tout de même une forte proportion. La question que nous devons nous poser aujourd'hui est celle de savoir ce que provoquera la modification proposée par le Conseil fédéral.

De deux choses l'une: ou bien le réseau qui a été soustrait jusqu'à présent à ces poids lourds est capable d'absorber cette nouvelle vague de bus et de camions de 2,50 m, et nous n'avons rien à redouter, ou bien cela n'est pas le cas et nous pourrions alors craindre deux choses. Premièrement, les travaux nécessaires pour accueillir ce nouveau trafic ne pourront pas être effectués à temps, et la sécurité des plus déshérités des usagers sera remise en question, comme celle des piétons, des cyclistes, des motocyclistes, de ceux qui, la plupart du temps, sont victimes des accidents de la circulation. Deuxièmement, on entreprendra ces travaux massivement et on assistera à une dégradation rapide du paysage.

La question que nous devons aussi nous poser est celle de savoir pour quelle raison ces 20 pour cent ont été soustraites à la circulation des poids lourds de 2,50 m. C'est parce que les cantons n'ont pas osé faire la demande et c'est parce qu'ils ont jugé trop dangereux d'ouvrir ces voies de circulation à ce type de transport. Or, aujourd'hui, si nous décidons de le faire de manière générale sur le plan national, nous dégageons la responsabilité des cantons, ce qui, à mon avis, est très grave.

Ceux d'entre vous qui ont fait valoir des arguments fédéralistes doivent aussi avoir le courage de dire qu'il nous faut maintenir la responsabilité dans le cadre des cantons, voire des communes, afin d'éviter que nous n'assistions à une dégradation des conditions de circulation ou à des dégâts dans des paysages qui nous sont chers.

Je pense qu'il est également juste de donner la préférence à la santé et à la sécurité de la population, et il faut le faire à cet article. En effet, si véritablement nous décidons d'ouvrir d'une manière générale la circulation aux poids lourds de 2,50 m, le postulat de la commission apparaîtra un peu comme une mesure alibi et légèrement en contradiction avec nos décisions.

Frau **Bäumlin** Ursula: Ich erinnere mich, dass in unserer Familiensprache vor Jahren und Jahrzehnten die Lastwagen

schon immer «Prinzen der Landstrasse» geheissen haben. Das drückte aus, dass eben nicht alle Vehikel auf der Strasse gleich sind, und von der Ungleichgewichtigkeit der Realität auf der Strasse ist es nicht weit zur Chancengleichheit und zum Recht des Stärkeren oder des Grösseren. Die heute oft gewünschte Legalisierung des Ist-Zustandes ist dafür nichts anderes als ein Beweis, allen gegenteiligen Beteuerungen zum Trotz.

Frau Bundesrätin Kopp hat in der Eintretensdebatte sozusagen die gegenseitige Rücksichtnahme gegen die zunehmende Regelungsdichte ausgespielt. Und Herr Oehler hat es prächtig offen gesagt: Die kleinen Velofahrer zum Beispiel haben ihre Unterlegenheit auf der Strasse auf sich zu nehmen und zu tragen. Dass so das Fahren auf dem ungeschützten Velo nicht nur erschwert, sondern zuletzt verunmöglicht wird, ist abzusehen, wenn wir uns nicht wehren. Ich möchte noch auf einen anderen Druck aufmerksam machen, unter dem die Lastwagen- und Carchauffeure heute schon stehen und von dem bis jetzt noch nicht gesprochen wurde. Ich meine den Konkurrenzdruck im Transportgewerbe, der immer wieder zu einer Art Akkordarbeit führt. Der Zeitdruck, unter dem die Chauffeure stehen, lässt sie die Dimensionen ihrer Vehikel vergessen – schon heute. Sie denken nur noch nach vorn und nicht daran, dass sie mit zunehmendem Tempo mehr Abstand gegenüber den Velos und Fussgängern einhalten müssten.

Diesem Druck ist in unserem handels- und gewerbefreien – und nun gemäss Herrn Dreher auch noch mobilitätsfreiheitlichen – Land schwer beizukommen. Deswegen bleibt uns nichts anderes übrig, als zu versuchen, ein so kleines Riegelchen zu schieben, wie es dieser Minderheitsantrag zur Lastwagenbreite ist.

Wir sind in der Defensive. In dieser Situation ist schwer zu legiferieren. Aber einmal müssen wir von unserer Wachstums- und Vorwärtsideologie herunter! Wer weiss, ob diese 20 cm nicht der Wendepunkt für andere Verhältnisse, zum Beispiel auf der Strasse, für eine sanftere Wirklichkeit und dann für eine Legalisierung eines Ist-Zustandes sind, der niemanden mehr überfährt, ja nicht einmal mehr seitlich streift.

Feigenwinter: Es ist zu dieser breit angelegten Glaubensdiskussion kaum noch etwas Neues beizutragen. Aber ich erlaube mir, noch einmal das zu wiederholen, was Frau Bundesrätin Kopp schon in ihrem Eintretensvotum gesagt hat. Dieses Gesetz stammt aus den fünfziger Jahren. Schon damals hat man gesehen, dass die Normbreite von 2,30 m den Gegebenheiten nicht genügend Rechnung trägt, und hat die Ausnahme für eine Bewilligung der Breite bis zu 2,50 m vorbehalten.

Gesetze sind nicht etwas, das ewig bleibt, sondern Gesetze sollen das ausdrücken, was allgemeiner Inhalt, was Ergebnis der Entwicklung ist.

Insofern ist ein Gesetz auch der Entwicklung anzupassen. Die normative Kraft des Faktischen gilt eben auch für Gesetze. Und Gesetze sind nicht mehr passend, wenn die Ausnahme zur Regel geworden ist; dann ist es so, dass umgekehrt vorgegangen werden muss. Die Regel muss ins Gesetz aufgenommen werden, und die Ausnahme muss geregelt werden. Heute stehen wir vor der Tatsache, dass diese 2,50 m zur Regel geworden sind.

Die zweite Schwierigkeit ist die des Vollzugs durch die Kantone. Nicht umsonst machen sie darauf aufmerksam, dass es sehr, sehr schwierig geworden ist zu kontrollieren, ob die jeweils gültige Höchstbreite eingehalten wird. Das ist insbesondere für ausländische Fahrzeuge schwer, weil sie im Gegensatz zum schweizerischen Lastwagenbesitzer nicht gehalten sind, ihre Mehrbreite anzugeben. Der schweizerische Transporteur muss ja ein Schild am Wagen anbringen: «Breiter als 2,30 m». Alle, die mit 2,30 m angeschrieben sind, sind nämlich 2,50 m breit.

Der dritte Punkt, den es zu beachten gilt, ist die Pressure aus dem Ausland. Verteidigen Sie nicht Burgen, die bereits eingestürzt sind. Diese 2,50 m sind auch in der Schweiz zur Normbreite geworden. Konzentrieren Sie sich doch lieber

darauf, Dinge zu verteidigen, die in diesem Artikel 9 verteidigungswert sind, nämlich die Höchstgewichte. Ich hätte Verständnis, dass Sie sich derart einsetzen, wenn es darum ginge, bei den jetzigen Höchstgewichten zu bleiben. Dort haben Sie auch die Unterstützung der schweizerischen Lastwagenbesitzer, weil die auch eingesehen haben, dass die geografischen Gegebenheiten so sind, dass wir ein Höchstgewicht von 38 t nicht zulassen dürfen. Dort ist dieser Einsatz, den Sie hier im Namen der Umwelt führen, sicher lohnenswert.

Ein Letztes: Ich glaube, es war Frau Leutenegger, die gesagt hat, man stärke mit dieser Massnahme nur den privaten Verkehr und mache den öffentlichen Verkehr einmal mehr konkurrenzunfähig. Auch das hat Frau Kopp widerlegt: Genau das Gegenteil ist doch der Fall. Der ganze internationale Güterverkehr ist auf Normen zwischen 2,45 m bis 2,50 m ausgelegt. Sämtliche neun Millionen Container, die in der Welt herumvagieren, sind zwischen 2,45 m und 2,50 m ausgelegt. Das trifft auch zu für die Wechsellpritschen. Wenn wir ein vernünftiges Zusammengehen zwischen öffentlichem und privatem Verkehr wollen, dann müssen wir – weil es nicht anders geht – diese Normbreite von 2,50 m zulassen.

Ich bitte Sie deshalb, vernünftig zu sein, sich nicht für etwas einzusetzen, was nicht mehr ist, sondern Ihre Vernunft dort einzusetzen, wo es sich lohnt: nämlich bei den Gewichten.

Brügger: Die Gesetzesänderung bei Artikel 9 will – so wird es in der Botschaft dargestellt – einen herrschenden Zustand legalisieren. Herr Zwingli sagte im Namen der FDP-Fraktion, wir sollten heute die Gelegenheit ergreifen, das Gesetz der Wirklichkeit anzupassen. Es ist schon etwas sonderbar, wenn zuerst gegen geltendes Recht ein Zustand geschaffen wird, der nachträglich noch durch Legalisierung vom Parlament belohnt werden soll. Eine bestehende Tatsache im nachhinein zu sanktionieren, war noch nie von Gutem.

Wir haben einmal mehr einen Sachzwang, den uns die immer weitergehende Technik aufzwingt. Der sogenannte technische Fortschritt verleitet den Menschen zu oft unüberlegten und übereiligen Handlungen; so auch hier. In gar manchen Fällen haben die verantwortlichen Instanzen – Bundesrat und Kantonsregierung – im Verlaufe der letzten Jahre in unverantwortbarer Weise Strassenstücke für breitere Nutzfahrzeuge freigegeben, ohne sich darum zu kümmern, wie es um die Verkehrssicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer steht.

Tatsache ist, dass mit der Heraufsetzung der Fahrzeugbreite das Risiko der schwächeren Verkehrsteilnehmer – des Fussgängers und des Radfahrers – erhöht wird. Tatsache ist auch, dass für den Transport der Güter bald einmal nur mehr die breiten Fahrzeuge zur Verfügung stehen werden. Tatsache ist damit, dass die Randregionen ein weiteres Mal noch mehr ins Abseits gedrängt werden; denn gerade die Randregionen sind vielfach durch schmalere Verbindungsstrassen erschlossen, auf denen die breiten Lastwagen nicht zugelassen werden sollen. Ungeeignete Strassen will man einfach sperren. Die betroffenen Randregionen sollen dann selber dafür besorgt sein, wie die notwendigen Lebensgüter hertransportiert werden. Es steht ihnen dann selbstverständlich frei, die Strassen den neuen Gegebenheiten anzupassen.

Die neuen Gegebenheiten verlangen aber imperativ den Ausbau bestehender Verbindungswege, womit munter weiter Kulturland betoniert wird, und dies in einer Zeit, da viel vom Erhalt von Kulturland und Fruchtfolgeflächen die Rede ist. Es ist schlichtweg ungerecht, wenn mit der Schaffung dieser neuen Voraussetzungen die Randgebiete ganz einfach ihrem Schicksal überlassen werden. Mit der Heraufsetzung der Fahrzeugbreite ist – ob man das wahrhaben will oder nicht – eine eindeutige Verteuerung der transportierten Güter in diese Regionen verbunden, weil ja dann Waren vermehrt umgeladen werden müssen.

Ich wende mich gegen den Zynismus der Botschaft, in der behauptet wird, dass mit der neuen Breitenlimite keinerlei

Zwang bestehe, bauliche Anpassungen vorzunehmen. Um den Signalisationsaufwand in Grenzen zu halten, wird weiter ausgesagt: «... genüge es beispielsweise in Berggegenden, ein ganzes Gebiet durch Signalisierung der Einfallwege abzuschliessen.» So einfach ist das: ein ganzes Gebiet durch eine einzige Signaltafel abschliessen. Das hat wahrhaftig nichts mit verantwortungsbewusster Regionalpolitik zu tun.

Ich bin gegen die Heraufsetzung der Lastwagenbreite, weil sie eindeutig den Sachzwang schafft, breitere Strassen zu bauen. Regionen, die sich nämlich nicht den neuen Gegebenheiten anpassen, werden ohne Zweifel das Nachsehen haben. Die Interessen der Randregionen werden damit ein weiteres Mal aufs sträflichste vernachlässigt.

Bircher: In der bisherigen Diskussion ist mehrfach gesagt worden, wir dürften keinen schweizerischen Sonderfall bilden, und die europäisch geltende Norm betrage eben 2,50 m.

Ich muss nochmals deutlich erklären – wie ich das beim Eintreten schon getan habe –: Das ist für uns ein reines Zweckargument; denn für alle ausländischen Lastwagen – insbesondere für den ganzen Transitverkehr – kommen ohnehin nur die National- und die Hauptstrassen in Betracht. Die sind ja generell für 2,50 m geöffnet, da bestehen keine Ausnahmen.

Es ist in der Tat – das sollte sich auch das Lastwagengewerbe merken – unerwünscht, dass diese ausländischen Fahrzeuge, die ja nicht aus der Schweiz kommen, dann auch in den Nahverkehr eindringen, teilweise noch die Feinverteilung übernehmen. Das wollen wir gar nicht. Die sollen – wenn schon – sich auf ihre Transitfunktion beschränken. Wir müssen auch festhalten, dass unsere Quartiere und viele Berggebiete mit der heutigen Gesetzesnorm zu schützen sind; denn dort gilt heute die 2,30-m-Norm. Es ist eine schöne Anzahl von Kantonsstrassen, es sind sehr viele Quartierstrassen, die ausschliesslich die 2,30-m-Norm haben. Diese haben sich bewährt. Die Lastwagen haben sich angepasst und halten sich daran. Zwei Drittel aller Lastwagen sind heute 2,30 m breit. Wenn gesagt wird, das Lastwagengewerbe, die Hersteller der Karosserien seien heute benachteiligt, dann muss ich entgegnen: Die haben sich auf dieses Mass von 2,30 m eingependelt und fabrizieren sogar serienmässig diese 2,30 m breiten Karosserien.

Als zweiter und letzter Punkt zu meinen Ausführungen: Was für uns schwerer wiegt, sind effektiv nicht nur die Auswirkungen im Lastwagengewerbe selber, sondern die Auswirkungen auf heute noch intakte Landschafts- und Ortsbilder, die verschandelt werden, wenn das Strassennetz dieser breiteren Norm angepasst werden muss.

Sie kennen diese Mechanismen: da muss ein Mäuerchen, dort ein Baum weichen, es wird auch einmal ein ganzes Gebäude fallen müssen, wenn die Strassen in den Bergregionen der 2,50-m-Norm angepasst werden müssen. In diesem Zusammenhang ist es auch ein Unsinn, von einer Benachteiligung der Tourismusorte zu sprechen, weil heute die Strassen teilweise so schmal seien, um dem Carverkehr den Zugang zu ermöglichen; es wird von ausländischem Carverkehr gesprochen, von komfortablen, breiten Carflotten, die nicht in diese Bergtourismusgebiete und -orte fahren könnten. Aber gerade das macht doch den Reiz dieser Orte und Landschaften aus. Dieses Gut, d. h. diese Ortsbilder, gilt es zu bewahren. Es braucht doch nicht immer alles so begradigt und genormt zu werden, wie dies im Flachland und in den Städten heute der Fall ist.

In den Städten müssten sich die Quartiere der Normverbreiterung anpassen. Viele Gemeindestrassen sind heute nicht für 2,50 m breite Fahrzeuge geeignet. Fussgänger, Kinder, aber auch Erwachsene werden schliesslich weniger Raum haben.

Sie glauben ja wohl nicht, dass man in den Quartieren nur noch die Fahrzeuge zirkulieren lassen will! Die Fussgänger und die Velofahrer werden sich mit einer prozentual und verhältnismässig gesehen knapperen Fläche begnügen müssen. Die 20 cm bisheriger Verkehrsfläche werden fehlen

– das gerade in einer Zeit, wo der Schutz der Fussgänger und die Förderung des Velofahrens grossgeschrieben werden.

Aus Gründen des Landschaftsschutzes und aus Gründen des Schutzes der schwächeren Verkehrsteilnehmer bitten wir Sie dringend, diese neue 2,50-m-Norm abzulehnen und nicht aus falsch verstandenen Gründen vor einem europäischen Standardmass kniefällig zu werden.

*Hier wird die Beratung dieses Geschäftes unterbrochen
Le débat sur cet objet est interrompu*

*Schluss der Sitzung um 13.00 Uhr
Fin de la séance à 13 h 00*

Achte Sitzung – Huitième séance

Mittwoch, 9. März 1988, Nachmittag
Mercredi 9 mars 1988, après-midi

15.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Reichling

86.043

Strassenverkehrsgesetz. Aenderung
Loi sur la circulation routière. Modification

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 169 hiervor – Voir page 169 ci-devant

Art. 9 Abs. 2 – Art. 9 al. 2

Fortsetzung – Suite

Bühler: Ich möchte Sie bitten, den Minderheitsantrag Ruckstuhl abzuweisen, und zwar aus folgenden Gründen:

Aus Umweltschutzgründen stehe ich seit langem voll für die Förderung des öffentlichen Verkehrs ein. Die grössten positiven Auswirkungen kann der öffentliche Verkehr im Langstrecken- und vor allem im Transitverkehr aufweisen. Nun haben wir aber trotz eines recht dichten Verkehrsnetzes in unserem Land verschiedene Gebiete, die vom öffentlichen Verkehr nicht erschlossen sind. Insbesondere für Gütertransporte fehlen gerade in Berggebieten sehr oft die Möglichkeiten zur Benützung des öffentlichen Verkehrs. Wir sind also auf Lastwagentransporte angewiesen. Es ist nicht so einfach, die Ausnahmegewilligungen zu erhalten, wie das hier dargelegt wurde. Dazu kommt, dass jede Bewilligung mit einer Gebühr belastet wird.

Ist es denn wirklich die Meinung dieses Parlamentes, dass wir im Berggebiet, wo wir infolge der teuren Transportkosten ohnehin teurere Güter einkaufen müssen, auch noch zusätzliche Belastungen auf uns nehmen sollen, sei es durch Gebühren für Ausnahmegewilligungen oder durch Umlad von Gütern, wie ich es aus eigener Erfahrung von Vieh- und Strohttransporten kenne?

Völlig verständlich war mir die Argumentation von Kollege Brügger. Er hat alle Argumente aufgezählt, die im Interesse der Randgebiete für die Mehrheitslösung sprechen würden, und dann empfohlen, der Minderheit zuzustimmen.

Es besteht heute eine bescheidene Möglichkeit, die Kosten in abgelegenen Gebieten etwas zu reduzieren und den administrativen Aufwand für das Einholen der Ausnahmegewilligungen zu beseitigen.

Ein letzter Punkt: Aus Umweltschutzgründen müssten eigentlich alle für die 2,50 m-Lösung einstehen. Wenn wir nämlich vom 2,50 m breiten Fahrzeug auf das kleinere Fahrzeug umladen müssen, werden aus einer Fahrt mindestens zwei.

Sie tun auch nichts, was die Unfallgefahr der Fussgänger und der Velofahrer verkleinern könnte, weil diese Gefahr vor allem in den Zentren besteht, wo wir mit dem Mehrheitsantrag am heutigen Zustand gar nichts ändern. Das einzige, was Sie mit dem Mehrheitsantrag ändern, ist eine Beseitigung der Diskriminierung der Randgebiete. Darum bitte ich Sie.

Basler, Berichterstatter: Es haben sich nun etwa gleich viele Einzelredner für wie gegen die Breitenerrhöhung ausgesprochen. Die Argumente pro und kontra sind bekannt, die Meinungen gemacht.

Zum Eventualantrag Longet: Die Kantone sollen sowohl für die öffentlich zugelassenen Fahrzeuge als auch für ihre Strassen geringere Breiten vorschreiben dürfen, und zwar wenn der Mehrheitsantrag obsiegen sollte. Wir haben diesen Antrag nicht besprochen, aber ich kenne die Antwort, die uns gegeben worden wäre, nämlich die Kantone hätten diese Befugnis schon. Ich verweise wieder auf den umfassenden Artikel 3 des Strassenverkehrsgesetzes, besonders auf seinen Absatz 4. Aus Zeitgründen wollen wir ihn nicht vorlesen.

Noch eine abschliessende Anmerkung. Es stimmt nicht, dass die vom Bundesrat vorgeschlagene Lösung lediglich eine Umkehrung des heutigen Rechtszustands sei – also eine Legalisierung des bestehenden Zustands – oder, wie auch gesagt wird, dass sie keine wesentliche Neuerung mehr bringe. Mit ihr gibt es keine Ausnahmen mehr. Sie müssen alle erst wieder erarbeitet, erkämpft werden. 2,50 m gilt dann auch für die rund 20 000 km Nebenstrassen. Man hatte doch bisher gute Gründe, sie nicht zu öffnen. Jede Gemeinde wird dann – gemäss Artikel 3 Absatz 4 – zwar Strassen bezeichnen können, die sie nicht für 2,50 m breite Fahrzeuge öffnen will. Wenn aber jemand dagegen rekurriert, so gibt es ein Beschwerdeverfahren, das die Gemeinden dann gegen den Bürger über den Bezirksrat, Regierungsrat bis zum Bundesrat weiterziehen müssen.

Wir haben es in der Kommission verpasst, hier ein einfaches Verfahren für den Uebergang vom alten zum neuen Recht zu suchen. Der Antrag Longet und dieser Hinweis, den ich nun gegeben habe, mögen der ständertlichen Kommission dienen und sie daran erinnern, dass man hierüber vielleicht noch nachdenken muss.

Namens der Kommission muss ich Ihnen nun Zustimmung zum Antrag des Bundesrates, also zu 2,50 m Breite, beantragen.

M. Perey, rapporteur: Je ne reprendrai pas chaque intervention présentée ici, car il faut reconnaître que pratiquement rien de nouveau n'a été émis. Je reviendrai simplement sur l'idée générale.

Tout d'abord, l'un des premiers points soulevés à propos de l'article 9 est la perte de terres cultivables. Plusieurs y sont sensibles et le rapporteur de la minorité, parlant en tant que paysan, avoue l'être également. Personnellement, je suis aussi paysan et je suis aussi très sensible à la perte de terres cultivables non seulement lorsque l'on parle de politique de circulation routière mais aussi en d'autres occasions. Or cet argument est faux, personne ne demande qu'on élargisse toutes les routes afin de favoriser la circulation de camions de 2,50 m. Déjà actuellement, sur nombre de routes secondaires, deux camions de 2,30 m ne peuvent pas se croiser, il ne faut donc pas se faire d'illusions. Il y a une façon d'agir beaucoup plus simple. Actuellement, les cantons choisissent et indiquent sur la carte les routes ouvertes au trafic des poids lourds de 2,50 m. Il suffit de faire l'inverse et de signaler les routes qui ne sont pas ouvertes au trafic à 2,50 m. Ainsi, on échappe à tout autre problème de circulation.

Certains orateurs, et M. Bühler en particulier vient de le faire, parlent des régions périphériques. Là encore je me félicite de l'intérêt que chacun a de vouloir garder cette idée respectueuse de l'égalité entre toutes les régions, mais il ne faut pas rêver: l'égalité n'est pas possible en tout, et vouloir des conditions de route et de trafic identiques en montagne et en plaine relève de l'utopie. Si les transports coûtent peut-être un peu plus cher en montagne, ce n'est pas une raison pour en majorer le coût dans le pays tout entier. Les régions de montagne – et là je parle de l'agriculture – ont d'autres possibilités de compensation, vous le savez aussi bien que moi, grâce notamment à des indemnités accordées au titre de l'aide pour la montagne. Il ne faut pas tout mélanger. Quant à la pollution de l'air, nous relevons avec satisfaction

les préoccupations de chacun face au problème de la pollution. Cependant, je ne comprends pas la position des écologistes qui devraient applaudir des deux mains à l'élargissement des véhicules à 2,50 m.

En effet, il est prouvé que les transports de marchandises sont effectués de plus en plus au moyen de palettes standardisées d'une dimension de 80 sur 120 cm. Actuellement, un train routier normal transporte 26 palettes alors qu'un train routier d'une largeur de 2,50 m permettrait d'en transporter 34, cela fait une différence de chargement de 8 palettes par voyage. Cela signifie que sur quatre voyages, on peut en économiser un en utilisant un pont standardisé à 2,50 m. Cet argument devrait faire plaisir aux écologistes.

De plus, on parle toujours des normes en vigueur chez nos voisins. Pour l'Europe entière, quatre pays seulement n'ont pas les mêmes: deux prévoient un gabarit plus large – la Suède et l'Albanie: 2,50 m – alors que Malte prévoit 2,45 m et la Suisse 2,30 m. Nous n'avons bien évidemment de leçon à recevoir de personne, et cela ne me déplaît pas que nos lois ne soient pas toujours alignées sur celles de nos voisins, mais il faut savoir choisir nos particularités.

J'ai déjà cité l'inconvénient relatif au chargement des palettes, il faut encore souligner le problème des conteneurs qui sont normalisés à 2,42 m.

Abordons également le problème des cars. La maison qui a participé à la démonstration des véhicules devant la commission nous a exposé la situation dans leur entreprise: 28 autocars, dont 26 de 2,50 m, les deux derniers de 2,30 m ne sortant qu'en cas de nécessité et suscitant toujours des plaintes des clients quant au manque de confort. Le prix des véhicules constitue un autre élément négatif. Du fait qu'il n'y a pas de fabrique en Suisse, il faut payer plus cher les cars adaptés à nos normes que nous achetons. Voici un exemple récent: un concessionnaire des PTT de la région d'Yverdon a acheté l'an dernier un car de 32 places et le supplément de prix pour l'option suisse s'est élevé à 50 000 francs. La situation des véhicules des transports publics en ville constitue un autre exemple. En ville de Lausanne, par exemple, où la circulation est rendue difficile par la déclivité, 90 pour cent des véhicules en service sont déjà à 2,50 m. Seuls subsistent quelques vieux véhicules à 2,30 m.

En ce qui concerne la concurrence rail-route, je me suis déjà exprimé tout à l'heure et je persiste à dire qu'il ne faut pas toujours voir la concurrence, il faut penser que tout le monde n'habite pas au bord d'une voie ferrée. Il sera toujours nécessaire, afin de desservir toutes les régions, d'avoir recours à la route.

Quant à la sécurité des usagers les plus faibles, nous saluons avec satisfaction le souci d'assurer la sécurité des piétons et des cyclistes. Je voudrais cependant faire une remarque de principe. Il faut différencier, à mon avis, la circulation des piétons et des cyclistes lorsqu'ils sont en agglomération, en site urbain et qu'ils vont à l'école ou au travail et celle des promeneurs. Celui qui se rend à son travail a généralement un tracé imposé qui doit être protégé au maximum. Le promeneur, quant à lui, peut choisir ses itinéraires et bien qu'il mérite tout autant d'être protégé, il court moins de risques puisqu'il a le choix de son parcours. Je m'étais promis de ne pas faire de réponse directe. Permettez-moi cependant une exception: vous nous avez dit, Madame Danuser, qu'il fallait sans émotion voter en faveur de la minorité, alors que votre intervention était toute émotive. Je n'accepte pas que l'on fasse croire que celui qui votera pour 2,50 m n'a pas le respect de la vie des enfants. Vous nous avez dit avoir été touchée par un drame qui s'est produit dans votre école. Je vous comprends et si vous êtes particulièrement touchée parce qu'il s'agit de vos élèves, moi, grand-père de huit petits enfants, je connais aussi ce problème. Un de mes amis a perdu un fils en montagne, on n'a pas pour autant interdit les courses en montagne. Le drame reste toujours possible, il faut le comprendre. Il ne faut pas vouloir faire un exemple ou culpabiliser ceux qui voteront en faveur des 2,50 m.

En conclusion, cette loi qui, dans ses modifications, se voulait technique est devenue de plus en plus politique. On

peut le regretter, mais le fait est là. Il y a des arguments favorables et d'autres défavorables. Votre commission en était déjà consciente, mais il a semblé à la majorité que les arguments favorables l'emportaient. Elle vous recommande par conséquent d'accepter le projet du Conseil fédéral.

Bundesrätin Kopp: Wenn der bundesrätliche Antrag dazu führen sollte, dass Kulturland verlorengehe, dass Kinder vermehrt gefährdet würden, dass das Konkurrenzverhältnis zum öffentlichen Verkehr sich zuungunsten des öffentlichen Verkehrs entwickeln würde, wenn damit zu rechnen wäre, dass die Zahl der ausländischen Lastwagen in der Schweiz zunehmen würde, dann hätte Ihnen der Bundesrat diesen Antrag nicht unterbreitet.

Ich möchte nun nicht auf alle Argumente einzeln eintreten, sondern mich in meinen Ausführungen auf fünf mir wesentlich scheinende Punkte beschränken.

1. Die Schweiz bleibt, was die Fahrzeuggewichte angeht, innerhalb Europa eine Insel, und daran wollen wir nicht rütteln. Das ist der Trumpf, den wir in der Hand haben. Mit der Einhaltung unserer 28-Tonnen-Grenze und nicht mit der Fahrzeugbreite verhindern wir ein Anschwellen des Verkehrs von ausländischen Lastwagen. Ich weiss nicht, was gewisse Sprecher dazu veranlasst, dem Bundesrat zu unter-schieben, er treibe hier ein Dominospiel, es sei nur ein erster Schritt, dem der zweite, nämlich die Erhöhung unserer Gewichtslimite auf 40 t, folgen werde.

Der Bundesrat hat unmissverständlich klargemacht – im Ausland beginnt das Verständnis für die schweizerische Haltung zu wachsen –, dass er an der 28-Tonnen-Limite festhalten wird.

2. Hingegen wächst der Druck aus dem Ausland, namentlich von seiten der EG, und ich meine, wir könnten hier ein Zeichen setzen, ein Zeichen, das uns in keiner Art und Weise weh tut.

Es würde in den umliegenden Staaten als Starrköpfigkeit ausgelegt, wenn die Schweiz an der 2,30 m Breite festhielte. Es ist auch nicht damit zu rechnen, dass der Schwerverkehr zunehmen würde, wenn wir nun die Breite auf 2,50 m erhöhen. Es ist nämlich zu bedenken, dass auf allen Hauptverkehrsachsen schon heute 2,50 m breite Fahrzeuge zugelassen sind. Daher hat die schweizerische Breiteregelung den Verkehr ausländischer Fahrzeuge, wenn überhaupt, nur in äusserst geringem Masse beschränkt.

3. Schon heute ist ein sehr grosser Teil unseres Strassennetzes für 2,50 m breite Fahrzeuge geöffnet: Alle Nationalstrassen, 80 Prozent der Kantonsstrassen und 65 Prozent der Gemeindestrassen. Die restlichen Strassen sind nicht etwa alle zu schmal für 2,50 m breite Lastwagen, wie das verschiedene Ratsmitglieder fälschlicherweise gefolgert haben, sondern sie werden nicht für solche Fahrzeuge geöffnet, weil man sie aus Gründen der Verkehrslenkung nicht zu Hauptstrassen mit Vortrittsrecht und damit zu Durchgangsstrassen erklären will. Keineswegs müssten, sofern die Limite von 2,50 m Breite Tatsache wird, die Strassen verbreitert werden, denn ein Grossteil der noch nicht für 2,50 m breite Fahrzeuge geöffneten Strassen ist bereits heute baulich durchaus für solche Fahrzeuge geeignet. Ungeeignete Strassen können mittels Signalen für 2,50 m breite Fahrzeuge gesperrt werden.

4. Es ist auch nicht ausser acht zu lassen, dass sich die Kantone, die die geltende Breiteregelung durchsetzen müssen, vor grosse Vollzugsprobleme gestellt sehen, zumal die Fahrzeugnorm schon heute weitgehend 2,50 m beträgt. Ich habe bereits in der Eintretensdebatte gesagt, dass sich 21 Kantone dafür ausgesprochen haben, dass die zulässige Lastwagenbreite auf 2,50 m erhöht wird, und nur vier dagegen waren.

5. Wir sind davon überzeugt, dass durch die Heraufsetzung der Fahrzeugbreite auf 2,50 m die Rad- und Motorfahrradfahrer nicht zusätzlich gefährdet werden. Aufgrund der Erfahrungen in unseren Städten, wo schon heute ein Grossteil der Nutzfahrzeuge 2,50 m breit sind, namentlich alle Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs, erscheinen solche Befürchtungen als unbegründet. Die Differenz von 20 cm

spielt beim Ueberholen normalerweise keine entscheidende Rolle. Jedenfalls ist in der Praxis nicht bestätigt worden, dass 2,50 m breite Fahrzeuge Zweiradfahrer relativ häufiger gefährdet hätten als 2,30 m breite Fahrzeuge.

Das sind die wesentlichen Gründe, weshalb wir zusammen mit Ihrer Kommissionsmehrheit den Minderheitsantrag von Herrn Ruckstuhl ablehnen.

Herr Longet hat einen Eventualantrag gestellt. Er möchte, dass in Artikel 9 Absatz 2 ausdrücklich festgehalten wird, dass es den Kantonen freigestellt sei, ungeeignete Strassen für 2,50 m breite Fahrzeuge zu sperren. Dieser Artikel ist völlig überflüssig, denn wir haben bereits jetzt in Artikel 3 einen Absatz 4, der lautet: «Andere Beschränkungen oder Anordnungen können erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern.» Gemeinde und Kanton haben also bereits die Kompetenz, Strassen, die nicht geeignet sind für Fahrzeugbreiten von 2,50 m, entsprechend zu sperren. Wenn Sie aber aus psychologischen Gründen der Meinung sind, man sollte diese Kompetenz nochmals in Artikel 9 verankern, dann habe ich an sich nichts dagegen. Wir haben dann eine zweifache Kompetenz in zwei verschiedenen Artikeln. Aber wie gesagt, ändern tut das an der Sache nichts. Sie können den Eventualantrag von Herrn Longet annehmen; die Gesetzestechnik ist nicht hervorragend; aber wenn Sie es aus psychologischen Gründen für geschickt halten, dann können Sie dem Antrag zustimmen.

Präsident: 33 Ratsmitglieder haben Abstimmung unter Namensaufruf verlangt.

Namentliche Abstimmung – Vote par appel nominal

Für den Antrag der Mehrheit stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition de la majorité:

Aliesch, Allenspach, Aregger, Aubry, Baggi, Berger, Biel, Blocher, Bonny, Bonvin, Bremi, Bühler, Burckhardt, Büttiker, Cavadini, Cevey, Cincera, Columberg, Couchepin, Coutau, Daepf, Déglise, Dietrich, Dreher, Ducret, Eggly, Eisenring, Etique, Fäh, Feigenwinter, Fischer-Hägglings, Fischer-Sursee, Fischer-Seengen, Frey Claude, Frey Walter, Friderici, Früh, Graf, Grassi, Gros, Guinand, Gysin, Hänggi, Hari, Hess Otto, Hess Peter, Hildbrand, Hösli, Houmard, Iten, Jeanneret, Keller, Kohler, Loeb, Luder, Maître, Martin Jacques, Martin Paul-René, Massy, Mauch Rolf, Meier Fritz, Mühlemann, Müller-Meilen, Nebiker, Neuenschwander, Oehler, Perey, Petitpierre, Philipona, Pini, Portmann, Reich, Reimann Maximilian, Rohrbasser, Rutishauser, Rüttimann, Rychen, Sager, Savary-Fribourg, Savary-Vaud, Scheidegger, Scherrer, Schmidhalter, Schnider, Schüle, Schwab, Segmüller, Spälti, Spoerry, Steinegger, Stucky, Theubet, Tschuppert, Weber-Schwyz, Wellauer, Widmer, Wyss Paul, Wyss William, Zbinden Paul, Zölch, Zwingli (101)

Für den Antrag der Minderheit stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition de la minorité:

Ammann, Bär, Basler, Bäumlín Richard, Bäumlín Ursula, Bircher, Blatter, Bodenmann, Braunschweig, Brélaz, Brügger, Bundi, Bürgi, Carobbio, Danuser, David, Diener, Dormann, Dünki, Eggenberg-Thun, Engler, Eppenberger Susi, Fankhauser, Fehr, Fetz, Fierz, Grendelmeier, Günter, Hafner Rudolf, Hafner Ursula, Herczog, Jeanprêtre, Lanz, Ledergerber, Leuenberger-Solothurn, Leuenberger Moritz, Leutenegger Oberholzer, Longet, Loretan, Maeder, Mauch Ursula, Meier-Glatfelden, Morf, Müller-Aargau, Nabholz, Nussbaumer, Oester, Ott, Pitteloud, Rebeaud, Rechsteiner, Reimann Fritz, Ruckstuhl, Ruf, Ruffy, Salvioni, Schmid, Seiler Rolf, Stamm, Stappung, Steffen, Stocker, Thür, Uchtenhagen, Ulrich, Widrig, Wiederkehr, Zbinden Hans, Ziegler, Züger, Zwygart (71)

Abwesend sind die folgenden Ratsmitglieder – Sont absents:

Aguet, Auer, Béguelin, Borel, Caccia, Cotti, Darbellay, Euler, Giger, Haller, Hubacher, Humbel, Jaeger, Jung, Kühne, Leuba, Matthey, Meizoz, Müller-Wiliberg, Neukomm, Paccolat, Pidoux, Segond, Seiler Hanspeter, Spielmann, Wanner, Weder-Base (27)

Präsident Reichling stimmt nicht
M. Reichling, président, ne vote pas

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	82 Stimmen
Für den Antrag Longet	84 Stimmen

Angenommen gemäss Antrag Longet
Adopté selon la proposition Longet

Art. 9 Abs. 4 und 6
Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 9 al. 4 et 6
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 12 Abs. 1 Bst. a

Antrag Günter
Abs. 1

Serienmässig hergestellte Motorfahrzeuge und Motorfahrzeuganhänger unterliegen der Typenprüfung. Der Bundesrat kann ferner unterstellen:

a. Bestandteile und Ausrüstungsgegenstände für Motorfahrzeuge und Fahrräder; insbesondere erlässt er Vorschriften für Schutzabdeckungen zwischen Vorder- und Hinterrädern bei Lastwagen;

Art. 12 al. 1 let. a
Proposition Günter

Al. 1

Les véhicules automobiles et remorques fabriqués en série sont soumis à l'homologation. Le Conseil fédéral peut également y soumettre:

a. Les parties intégrantes et accessoires pour véhicules automobiles et cycles; il édicte en particulier des prescriptions sur les dispositifs de protection entre les roues avant et arrière des camions;

Günter: Die Anträge, die ich Ihnen vorlege, sind zum grossen Teil von der Interessengemeinschaft Velo der Schweiz vorgeschlagen worden. Wir haben ja heute morgen beim Eintreten schon festgestellt, dass das vorliegende Gesetz in erster Linie ein Gesetz für Kraftfahrzeuge ist, und wir haben heute morgen auch gehört, dass die Schweiz mehr Velofahrer zählt als Autofahrer. Vor allem dürfte jedermann klar sein, dass diese mehr des Schutzes bedürfen als die Motorfahrzeuge, und zwar aus zwei Gründen:

Erstens sind wir froh um jeden, der das Velo anstelle des Fahrzeuges benützt. Zweitens sind sie (ohne umgebende Karosserie) weniger geschützt und verletzlicher. Eine besonders schlimme Art von Unfällen sind diejenigen, die zwischen Lastwagen und Zweiradfahrern passieren. Es sind gegen hundert Unfälle pro Jahr, die meist tödlich verlaufen. Der Unfallmechanismus ist immer ähnlich: Der Velofahrer wird vom Lastwagen überholt und touchiert. Oder er erschrickt durch den nahen Koloss und verliert das Gleichgewicht. Recht häufig gerät er so mit dem Strassenrand – sei es ein Strassenbord oder eine Mauer – in Berührung, fällt um und gerät unter das Hinterrad des Lastwagens – ein Unfall, der immer mit äusserst schweren Verletzungen, meistens mit dem Tod des Zweiradfahrers endet. Diese Unfälle

sind um so bedauerlicher, als sie vermeidbar wären. Alles, was es dazu braucht, ist, auf der rechten Seite des Lastwagens zwischen dem Vorder- und Hinterrad eine Abdeckung anzubringen, die bis knapp über den Boden reicht, damit der stürzende Velofahrer nicht unter das Hinterrad fallen kann.

Die Kommission hat das Problem gesehen und es anerkannt. Man sieht das daran, dass dazu ein Postulat der Kommission am Schluss überwiesen werden soll. Da diese Todesfälle zahlreich, zum grossen Teil aber vermeidbar sind, sollten wir diese Vorschrift ins Gesetz hineinschreiben. Ich schlage Ihnen im Namen der LdU/EVP-Fraktion daher vor, den Buchstaben a zu ergänzen, dass der Bundesrat Vorschriften zur Schutzabdeckung zwischen Vorder- und Hinterrädern bei Lastwagen erlasse. Bei Gesellschaftswagen ist das Problem zum grossen Teil heute bereits gelöst. Japan und China sind Länder, welche diese Vorschrift für Lastwagen mit grossem Erfolg eingeführt haben. Europäisch wird das Problem diskutiert, eine Einigung ist in Aussicht; aber auch hier bedarf es wieder einmal eines Landes, das vorausgeht. Es steht dem Schweizer Parlament als Gesetzgeber gut an, diese Vorschrift zu erlassen. Die Velofahrer haben heute im Falle eines Zusammenstosses mit einem Lastwagen praktisch keine Chance. Wir können ihnen eine Chance verschaffen, indem wir die vorgeschlagene Vorschrift ins Gesetz aufnehmen. Irgendeinmal sollte sich der Gesetzgeber, auch wenn er viel Vertrauen in den Bundesrat hat, klar äussern. Das Postulat der Kommission geht in die richtige Richtung; aber es genügt nicht. Wir sollten eine Ergänzung sofort hier anbringen, die dazu führt, dass viele Velofahrer – es dürften ungefähr 50 Velofahrer pro Jahr sein – entweder nicht getötet oder zumindest weniger schwer verletzt werden. Die Revision eilt also. Deshalb sollten wir uns heute definitiv dafür aussprechen und nicht nur ein Postulat überweisen.

Ich mache noch darauf aufmerksam, dass in dem Ihnen ausgeteilten Text ein Fehler unterlaufen ist. Unser Antrag ist genau gleich wie der bestehende Gesetzeswortlaut, einfach mit der Ergänzung am Schluss: «insbesondere erlässt er Vorschriften für Schutzabdeckungen zwischen Vorder- und Hinterrädern bei Lastwagen.»

Ich bitte Sie, dem Antrag der LdU/EVP-Fraktion zuzustimmen.

Basler, Berichterstatter: Wir haben wirklich versucht, für den Schutz der Radfahrer das zu tun, was möglich ist. Wir haben noch mehr besprochen; z. B. die Hebebühnen und andere Unfallquellen. Man hat jedoch festgestellt, dass Schutzabdeckungen auch zu Schwierigkeiten führen können, z. B. bei Kippwagen. Deswegen haben wir den Weg über das Postulat gesucht.

Zu diesem Antrag ist zu sagen, dass er zu Artikel 8 über Bau und Ausrüstung der Fahrzeuge gehören würde. Dort würde man auch sehen, dass der Bund diese Kompetenz, ja mehr noch, bereits die Verpflichtung hat, aus Sicherheitsgründen Vorschriften über den Bau und die Ausrüstung zu erlassen. Ihre Kommission hat auch noch das Problem des toten Sichtwinkels besprochen, die Lücke zwischen Zugfahrzeug und Anhänger, die Warnung bei Rückwärtsfahren, die Schutzabdeckung zwischen Vorder- und Hinterrädern, was eben bei Kippfahrzeugen nicht geht, aber auch die Gefährdung beim Umgang mit Hebebühnen. Und diese Einzelheiten sind immer wieder dem Stand der Technik entsprechend zu fassen und daher in der Verordnung zu regeln. Wie gesagt: die generelle Verpflichtung dazu hat der Bund schon; für diese Einzelheiten der Verordnung hat die Kommission die Form des Postulates gewählt. Es ist überschrieben «Bau und Ausrüstung schwerer Motorwagen» und beinhaltet insbesondere das, was Kollege Günter möchte: seitliche Schutzvorrichtungen und Hebebühnen.

Ich muss Sie bitten, den Antrag auf Gesetzesstufe hier abzulehnen.

M. Perey, rapporteur: La proposition de M. Günter concernant l'article 12 n'a pas été discutée en séance de commis-

sion. Par contre, nous avons abordé la proposition de M. Wagner qui était pratiquement la même. Comme on vient de le rappeler, la commission a refusé d'inscrire cette protection dans l'article 12 et elle reviendra en fin de séance avec un postulat allant dans le même sens.

Il est évident qu'il faut toujours chercher à protéger les cyclistes. Tout à l'heure on a réussi à se rallier aux normes européennes, maintenant on nous demande de le faire sur celles du Japon et de la Chine. Je suis tout à fait d'accord pour aller chercher des exemples pour la protection le plus loin possible, mais il ne faut tout de même pas aller plus vite que la musique et, comme vient de le relever le rapporteur de langue allemande, ce n'est pas si simple que cela et on ne peut pas le faire d'office pour tous les véhicules. Voilà pourquoi, au nom de la commission, je vous demande de refuser la proposition Günter et de voter le postulat allant dans le même sens.

Bundesrätin Kopp: Es handelt sich hier nicht um eine Frage der Typenprüfung, sondern um eine Frage von Bau und Ausrüstung von Motorfahrzeugen. Der Artikel eignet sich nicht für das Anliegen von Herrn Günter, dem ich grundsätzlich Verständnis entgegenbringe. Wir können aber nicht beginnen, einzelne Bau- und Ausrüstungsvorschriften im Gesetz festzuhalten. Dazu haben wir die entsprechende Verordnung. Der Bundesrat hat die Kompetenz, dem Anliegen von Herrn Günter Rechnung zu tragen.

Ich bitte Sie deshalb, den Antrag abzulehnen. Ich bin aber bereit, das Postulat der Kommission, das den Bundesrat beauftragt, diese Frage zu prüfen, anzunehmen.

Präsident: Im Antrag von Herrn Günter ist ein Fehler enthalten, indem es auf der zweiten Linie heisst: «Der Bundesrat kann ferner der Typenprüfung unterstellen». Die beiden Wörter «der Typenprüfung» sind ausgelassen. Der bestehende Gesetzestext soll hier nicht verändert werden. Der Antrag bezieht sich nur auf den Text ab «insbesondere». Alles Vorangehende ist bestehender Gesetzestext.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Günter	44 Stimmen
Dagegen	71 Stimmen

Art. 12 Abs. 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Leutenegger Oberholzer Abs. 4

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

Art. 12 al. 4

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Leutenegger Oberholzer Al. 4

Le Conseil fédéral décide de faire mesurer, lors de l'homologation, la consommation de carburant des véhicules automobiles, en plus du bruit et de gaz d'échappement. Il prescrit que les résultats de ces mesures seront publiés, mentionnés dans la publicité en faveur des véhicules automobiles et indiqués sur les véhicules. Sur demande, également, les autorités de la Confédération et des cantons donneront connaissance de ces résultats.

Frau **Leutenegger** Oberholzer: In Artikel 12 Absatz 4 wird im Sinne einer blossen Kompetenznorm festgehalten, dass der Bundesrat neben den Lärm- und Abgaswerten auch die Treibstoffverbrauchswerte feststellen kann.

Ueber die energiepolitische Bedeutung der Erfassung der Verbrauchswerte braucht man hier wohl nicht mehr zu diskutieren. Sie kam bei der Behandlung der Motion von Frau Kopp im Nationalrat 1982 ausgiebig zur Sprache.

Unverständlich ist mir allerdings, dass der Bundesrat diese Bestimmung erneut nicht zwingend ins Gesetz aufnehmen will. Die Argumente in der Botschaft für die blossen Kompetenznorm sind meines Erachtens nicht stichhaltig. Im wesentlichen wird darin geltend gemacht, beim derzeitigen Stand der Infrastruktur sei man nicht in der Lage, derartige Messungen vorzunehmen. So oder ganz ähnlich argumentierte bereits 1982 alt Bundesrat Furgler, als er die Motion Kopp nur als Postulat entgegennehmen wollte. Bereits im Jahre 1975 hatte zudem die Zürcher Regierung die Forderung nach einer Erhebung des Treibstoffverbrauchs in der Typenprüfung gefordert.

Ich meine darum, dass es nach all diesen Jahren endlich möglich sein sollte, die Erfassung der Treibstoffverbrauchswerte bei der Typenprüfung verbindlich festzulegen und diese nicht nur als Kompetenznorm aufzunehmen.

Zweitens wird auch die Deklarationsvorschrift als blosser Kompetenznorm verankert. Auch hier sind die Argumente wenig stichhaltig. Es ist doch unbestritten und wird auch vom Bundesrat nicht in Zweifel gezogen, dass eine Deklaration kommen soll. Ich sehe nicht ein, wieso man diesen Grundsatz nicht gleich zwingend ins Gesetz aufnimmt. Die geeignete Art der Deklaration kann vom Bundesrat dann immer noch auf dem Verordnungswege eingehender geprüft und dort festgelegt werden.

Dass das Interesse an den Verbrauchswerten gering sei, kann allein aufgrund der publizierten Berichte des Bundes zu den Lärm- und Abgaswerten, die zugegebenermassen eine sehr kleine Auflage haben, nicht belegt werden; denn es steht fest, dass diese Berichte durch die Verkehrsverbände – z. B. TCS, ACS und VCS – aufbereitet und in anderer Form an die Bevölkerung weitergegeben werden. Das tatsächliche Interesse an diesen Werten kann also nicht einfach an der Auflage der Berichte abgelesen werden, sondern übersteigt diese um ein Vielfaches.

Drittens erscheint es mir wichtig, dass Lärm-, Abgas- und Treibstoffverbrauchswerte auch in der Werbung bekanntgegeben werden. Damit konnte endlich auch die Autowerbung versachlichtet werden.

Wie Sie wahrscheinlich wissen, hat der VCS in der Zeit vom 1. Februar 1987 bis zum 30. April 1987 die Autoinserate eingehender untersucht. Es waren 1750 Autoinserate in 13 Zeitungen. Das Resultat hat die schlimmsten Befürchtungen bestätigt. Argumente der Verkehrssicherheit und des Umweltbewusstseins spielen in der Autowerbung eine ganz untergeordnete Rolle, wogegen u. a. die Argumente, die ein Geltungsbedürfnis befriedigen, ein Ueberlegenheitsgefühl vermitteln, Geschwindigkeit, Beschleunigungsvermögen hervorheben, im Zentrum stehen.

Persönlich bin ich überzeugt, dass man mit der obligatorischen Bekanntgabe der Lärm-, der Abgas- und der Treibstoffverbrauchswerte dazu ein gewisses Gegengewicht schaffen und dass damit die Werbung versachlichtet werden kann. Immerhin werden in der Schweiz jährlich gut 135 Millionen Franken für die Autowerbung ausgegeben. In jedem Auto steckt damit eine durchschnittliche Werbeinvestition von 500 Franken. Davon sollte doch wenigstens ein Teil in eine objektive Information gehen, die das umweltgerechtere Verhalten mindestens fördern kann.

Ich ersuche Sie deshalb, meinem Antrag zuzustimmen.

Frey Walter: Ich bitte Sie, der vorliegenden Form des Artikels 12 Absatz 4 zuzustimmen und den Antrag Leutenegger abzulehnen.

Meine Begründung:

Seit Ende 1987 liefern wir dem Bundesamt für Polizeiwesen – mit «wir» meine ich alle Automobilimporteure – bereits

freiwillig den sogenannten Treibstoffnormverbrauch nach einer gleichen Messung. Diejenigen unter Ihnen, die keine Spezialisten sind, wissen vielleicht nicht, dass eine grosse Normenvielfalt in der Welt herrscht: die Japaner, die Deutschen, die Amerikaner, die Franzosen, sie alle messen ein bisschen anders als wir Schweizer. Wenn man schon mit etwas informieren soll, sollte man nicht Äpfel mit Birnen vergleichen, sondern Gleiches mit Gleichem. Wir geben also den Treibstoffverbrauch bereits auf freiwilliger Basis bekannt. Dort und bei uns kann er abgerufen werden. Ich möchte Frau Leutenegger bitten zu glauben, dass ich etwas vom Automobilverkaufen verstehe; in den letzten 22 Jahren habe ich es unter Beweis gestellt. Ich darf ihr sagen, dass der Treibstoffverbrauch durchaus ein Kriterium ist, das den Konsumenten interessiert; wo immer man ihn erwähnen kann, wird er erwähnt. Ich möchte aber hier sagen: Bitte, schreiben Sie das nicht im Gesetz vor. Das ergibt unheimliche Unkosten, es gibt Umtriebe bei der Kontrolle, es fördert Bürokratie, es lohnt den Aufwand in keiner Art und Weise. Sie kommen bedeutend billiger zu Ihrer Information. Alle entstehenden Kosten muss schlussendlich der arme Konsument tragen.

Ich verstehe Ihren Antrag. Er ist nicht total unmöglich, aber er ist total unnötig. Wir brauchen ihn nicht. Er führt nur zu mehr Bürokratie, aber ganz sicher nicht zu mehr Information.

Scherrer: Auch ich bringe dem Antrag Leutenegger durchaus Verständnis entgegen, muss mich aber, was die Normen betrifft, meinem Vorredner anschliessen. Dazu darf ich aber noch etwas sehr Wichtiges bemerken: Die ermittelten Verbrauchswerte sind reine Laborwerte; sie lassen sich in keiner Art und Weise auf die Praxis übertragen. Das heisst, der Kunde hat eine Information in den Händen, mit der er in der Praxis nichts anfangen kann. Das rührt daher, dass die Fahrzeuge in der Praxis unter sehr unterschiedlichen Bedingungen eingesetzt werden. Zudem sind in der Schweiz die Treibstoffverbrauchsmessungen im Labor aus einem ganz einfachen Grund nicht möglich: die EMPA in Dübendorf könnte das zwar machen; sie ist jedoch mit den sogenannten Retests ausgelastet – also mit den Tests der Abgasemissionen, die an Serienfahrzeugen vorgenommen werden müssen. Das Einhalten der Abgaswerte hat erste Priorität, der Treibstoffverbrauch im Labor kommt erst in zweiter Linie.

Ich kann Ihnen noch sagen, was es mit den Abgaswerten – eine Liste kann man beim Bundesamt beziehen – auf sich hat. Im letzten Jahr wurde die Zusammenstellung der Abgaswerte nur 450 Mal angefordert. Es besteht also ein sehr schwaches Interesse danach. Die Kosten pro Ausgabe belaufen sich – dies erst noch zulasten der Steuerzahler – auf 141 Franken. Das ist unverhältnismässig.

Demzufolge bitte ich Sie, den Antrag Leutenegger abzulehnen und der Fassung des Bundesrates zuzustimmen.

Basler, Berichterstatter: Im Antrag von Frau Leutenegger stecken zwei Aenderungen: die eine betrifft die imperative Formulierung anstelle der Kann-Vorschrift. Das hat seinen Grund darin, dass die Mithilfe der Automobilhersteller nötig ist; Eigeninitiative ist dort erwünscht. Nur wenn sie sich selber nicht einigen können, braucht es den Bund; daher die Kann-Formulierung.

Zum Abdruck bei der Werbung: Es handelt sich nur um Vergleichswerte und nicht um absolute Werte, die von Strassenverhältnissen und anderem abhängig sind; sie sind vergleichbar mit denen anderer Marken und Typen. Wir haben das Problem seinerzeit bei der Typenprüfung bereits einmal diskutiert – vor nahezu zehn Jahren. Der grosse Sprung ist damals wie heute gewerbepolitischer Natur, dass man Eigenschaften eines Produkts überhaupt veröffentlichten darf. Seinerzeit dachten wir, diese Typenprüfresultate wären ein Bestseller. Ich verweise auf die Botschaft: Es ist enttäuschend zu vernehmen, dass daraus nicht mehr entsteht. Heute wie damals lautet die Idee: Veröffentlichten ja, aber es

soll offen bleiben, wer diese Zahlen aufgreifen und streuen will.

Ich beantrage Ihnen, die Erweiterung dieses Artikels über den bundesrätlichen Antrag hinaus abzulehnen.

M. Perey, rapporteur: Cet article 12 n'a pas été discuté en commission dans la forme proposée par Mme Leutenegger car il n'était pas prévu dans le message; je m'exprimerai donc en mon nom personnel. Vous trouverez dans le message les raisons pour lesquelles une classification est faite sur le bruit et les gaz d'échappement et non sur la consommation. Comme vous le savez, la consommation est très variable suivant la manière de conduire, le poids du véhicule, le système de moteur, l'état de la route etc. et les données que l'on peut tirer sont des données de laboratoire qui n'ont pas grande valeur. D'autre part, comme l'a relevé M. Frey, les chiffres indiqués par les vendeurs de voitures font partie des arguments de vente et ils sont tout aussi fantaisistes que ceux qui sortent d'un laboratoire. Je vous demande donc de repousser cette proposition.

Bundesrätin Kopp: Zunächst danke ich Frau Leutenegger Oberholzer dafür, dass sie meine seinerzeitige Motion wieder ausgegraben hat und heute zur Diskussion stellt. Wenn ich sie Ihnen zur Ablehnung empfehle, so deshalb, weil sich in der Zwischenzeit einiges geändert hat.

Einmal wissen Sie, dass heute alle neu verkauften Fahrzeuge den sehr strengen Abgas- und Lärmvorschriften genügen müssen; sie müssen einen Katalysator haben, so dass heutzutage die tiefen Abgaswerte kein Argument mehr für einen Kauf abgeben. Was die Angabe des Benzinsverbrauches angeht, haben bereits die Kommissionssprecher darauf hingewiesen, dass dieser Verbrauch auch von der Fahrweise abhängt und somit schwer zu bemessen ist. Wichtig ist, dass die Automobilimporteure sich freiwillig bereit erklärt haben, die entsprechenden Verbrauchswerte bekanntzugeben. Wir sind der Meinung, dass dies vorläufig genügt. Wenn sich 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 Bestimmung später immer noch einführen.

Aus diesem Grunde bitte ich Sie, den Antrag von Frau Leutenegger Oberholzer abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Leutenegger Oberholzer	38 Stimmen
Für den Antrag der Kommission	79 Stimmen

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

Antrag der Kommission

Abs. 1

.... werden, der seit wenigstens fünf Jahren

Abs. 4

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 15 al. 1 et 4 première et deuxième phrase

Proposition de la commission

Al. 1

.... d'une personne possédant depuis cinq ans

Al. 4

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 16 Abs. 3 Bst. g (neu)

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 16 al 3 let. g (nouvelle)

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

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

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 17 al. 1bis (nouveau) et al. 3 deuxième phrase, ainsi que troisième phrase (nouvelle)

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 18

Antrag Schüle

Abs. 1

Streichen

Abs. 3

Die Kantone können Prüfungen der Fahrräder durchführen und die Kennzeichnung der Fahrräder regeln.

Antrag Bircher

Abs. 1

Fahrräder müssen den Vorschriften entsprechen und ein amtliches Kennzeichen tragen.

(Rest streichen, also Verzicht auf jährliche Einlöschungspflicht)

Art. 18

Proposition Schüle

Al. 1

Biffer

Al. 3

Les cantons peuvent soumettre les cycles à un contrôle et réglementer les signes distinctifs des cycles.

Proposition Bircher

Al. 1

Les cycles doivent répondre aux prescriptions et porter un signe distinctif officiel.

(Biffer le reste de l'alinéa et renoncer donc à l'obligation d'acheter chaque année la plaque)

Basler, Berichterstatter: Die Kennzeichnung der Fahrräder hängt heute mit der vorgeschriebenen Haftpflichtversicherung zusammen, und die Streichungsanträge der Kollegen Schüle und Bircher zu Artikel 18 Absatz 1 können nur entschieden werden, wenn ihre entsprechenden Verankerungen im Artikel 70 mitdiskutiert werden.

Ich beantrage Ihnen daher, Artikel 18 und Artikel 70 gemeinsam zu beraten, und zwar dort, wo ein Minderheitsantrag in der Fahne eingetragen ist, also bei Artikel 70.

M. Perey, rapporteur: Je vous demande de repousser la discussion de l'article 18 et de le traiter en même temps que l'article 70 et de reprendre, à ce moment-là, les deux propositions Bircher et Schüle qui sont liées et qui ne peuvent se traiter l'une sans l'autre.

Präsident: Ich beantrage, Artikel 18 mit Artikel 70 zusammen zu behandeln. Frau Bundesrätin Kopp ist damit einverstanden.

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

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 22 al. 1 deuxième phrase, ainsi que troisième phrase (nouvelle)

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 25 Abs. 1 Bst. e (neu)

Antrag Günter

e. Mit Sonnenenergie betriebene und ultraleichte Elektrofahrzeuge.

Art. 25 al. 1 let. e (nouvelle)*Proposition Günter*

e. Les véhicules à propulsion solaire et les véhicules électriques ultralégers.

Günter: Die LdU/EVP-Fraktion beantragt Ihnen hier eine Ergänzung. Im Absatz 1 Buchstaben a bis d sind alle möglichen Maschinen aufgeführt. Der Bundesrat kann diese nachstehenden Fahrzeugarten und deren Anhänger sowie ihre Führer ganz oder teilweise von den Bestimmungen des Titels, nämlich den Zulassungsvorschriften, ausnehmen und nötigenfalls ergänzende Vorschriften für sie aufstellen. Es handelt sich zum Beispiel um Fahrräder mit Hilfsmotor, Motorhandwagen, Fahrzeuge im Dienste des Militärs, Arbeitsmaschinen, Landwirtschaftstraktoren usw.

Es gibt nun eine Fahrzeugkategorie, die eine grosse Zukunft hat oder zumindest haben sollte. Eine Kategorie, in der Schweizer Unternehmen führend sind, nämlich die mit Sonnenenergie betriebenen Fahrzeuge und die ultraleichten Elektrofahrzeuge. Diese Fahrzeuge sind für jeden, der sich damit befasst, faszinierend. Diese Fahrzeugkategorie hat eine viel bessere Energienutzung. Die bisherigen Benzinfahrzeuge – das wissen Sie – nutzen etwa 20 Prozent der eingesetzten Energie; Elektro- und Sonnenenergiefahrzeuge erlangen einen viel höheren Nutzungsgrad. Medizinisch gesehen gibt es weitere Vorteile, weil leichte Fahrzeuge eine kleinere kinetische Energie haben. Beim Zusammenprall, bei einem Unfall, sind die Folgen weniger schwer. Wenn ein Rennfahrer auf einer Skipiste mit einer Geschwindigkeit von 130 km/Std. umfällt und ihm nichts im Wege steht, kann er den Sturz überleben. Ein Fahrer, der im Wagen mit 130 km/Std. ins Schleudern kommt, übersteht das kaum. Weit verbreitet ist die irriige Meinung, dass man in einem schweren Wagen besser geschützt sei. Das stimmt für den, der im schweren Wagen sitzt, aber der andere hat dann um so schwerere Folgen zu tragen. Insgesamt wären daher bei einem Unfallgeschehen leichtere Fahrzeuge sinnvoll. Diese Fahrzeugkategorie ist aber auch für unsere Industrie interessant, weil darin die Zukunft liegt.

Die bisherigen Erfahrungen haben allerdings schon gezeigt, dass es mit den Normen und Anpassungen erhebliche Probleme gibt. Wir revidieren heute das Gesetz für die nächsten zehn Jahre. Also sollten wir etwas für diese neue Kategorie von Fahrzeugen vorsehen.

Ich schlage Ihnen vor, dass wir in die Rubrik «Ergänzung der Zulassungsvorschriften» eine Kategorie e aufnehmen (mit Sonnenenergie betriebene und ultraleichte Elektrofahrzeuge). Der Bundesrat hat dann die Möglichkeit – wir schlagen ja eine Kann-Formulierung vor –, für diesen Fall spezielle Vorschriften aufzustellen.

In der heutigen Situation könnte der Bundesrat derartige Erleichterungen vielleicht über Verordnungen auch erlauben. Aber nachdem in diesem Artikel schon verschiedene Spezialfahrzeuge aufgezählt sind, sollten wir auch für jene Fahrzeugkategorie – zugunsten deren Förderung praktisch von links bis rechts ein breiter Konsens besteht – Erleichterungen vorsehen, damit man zumindest nicht von Gesetzes wegen noch unnötige Barrieren schafft. So können wir – auch unter dem Aspekt Lärm und Abgase – eine sehr sinnvolle Entwicklungslinie richtig fördern.

Ich bitte Sie, diesem Zusatz zuzustimmen.

Frey Walter: Es tut mir leid, ich habe viel Sympathie für die Überlegungen von Herrn Kollege Günter. Ich darf für mich auch in Anspruch nehmen, dass ich einer der allerersten war, der Fahrzeuge mit Sonnenenergie und Elektrofahrzeuge getestet hat, der es sogar bis zu den Grands-prix, die jetzt durchgeführt wurden, gebracht hat. Es ist also nicht etwa so, dass ich die Zukunft verbauen möchte, sondern ich möchte darnach trachten, dass die Zukunft nicht verbaut wird. Wenn wir hier einen Sonderartikel, der sehr weit geht, schaffen, haben wir keine einheitlichen Kriterien mehr.

Was heisst «ultraleichte Elektrofahrzeuge»? Wo beginnt das «Ultraleichte»? Entweder haben wir ein Fahrzeug zum Personentransport, oder wir haben es eben nicht. Das muss

man sich schon gut überlegen und darf nicht einfach aus der Hüfte schiessen.

Was heisst «sonnenbetriebene Fahrzeuge»? Sind das ausschliesslich mit Sonnenenergie oder mit einer Art Hybridantrieb betriebene Fahrzeuge? Wie weit geht dieser Geltungsbereich? Der Bundesrat kann nach dem heutigen Gesetzestext Ausnahmen schaffen. Es braucht also diesen Abschnitt gar nicht. Ich sympathisiere mit dieser Idee, aber ich lehne die Ausführung ab. Darum bin ich für die Ablehnung dieses Artikels 25 laut Herrn Günter.

Bircher: Es ist schade, dass Herr Frey auch zu dieser Konzession nicht ja sagen kann. Sie haben sicher bemerkt, dass es sich um eine reine Kann-Vorschrift handelt. Es ist also keine Verpflichtung für den Bundesrat, irgendwelche Ausnahmen machen zu müssen. Er kann nach Prüfung dieser Solarfahrzeuge oder dieser elektrobetriebenen Fahrzeuge gewisse Vorschriften, wie sie für die andern Fahrzeuge gelten, erleichtern oder weglassen.

Ich bin bei der Tour de Sol dabei gewesen und mit Dutzenden von solchen Solarfahrzeugherstellern und -fahrern zusammengekommen. Es bestehen da noch sehr bürokratische Vorschriften. Das fängt an beim Gewicht der Windschutzscheiben, geht über zu Bremsproben und andern Sachen, wo einzelne kantonale Strassenverkehrsämter sehr liberal und andere wieder sehr schikanös sind. Es wäre gut, wenn der Bund gewisse erleichterte Richtlinien erlassen könnte; Herr Günter hat ja, wie gesagt, immer nur die Kann-Vorschrift vorgeschlagen. Es wäre damit ein breiterer Ansatz gegeben, um diese solarbetriebenen oder reinen Elektrofahrzeuge zu fördern. Wir dürfen nicht vergessen, es handelt sich immerhin um Fahrzeuge, die zu hundert Prozent schadstofffrei fahren und praktisch auch keinen Lärm erzeugen. Da lohnt es sich wirklich, anlässlich dieser Strassengesetzrevision an diese Kategorie zu denken.

Ich appelliere auch an Frau Bundesrätin Kopp, doch nicht bei jedem Artikel derart zurückhaltend zu sein, bei jedem Artikel fast ängstlich darauf zu warten, ob ein Vernehmlassungsverfahren durchgeführt oder ob alle beteiligten Kreise angehört worden sind und ja kein Komma sie allenfalls stören könnte. Gerade hier, wo es sich um eine Kann-Vorschrift handelt, glaube ich, sollte auch vom Departement aus eine gewisse Beweglichkeit und Unterstützung für diesen Artikel – zugunsten der Solarfahrzeuge – gegeben werden.

Dreher: Der Antrag des Herrn Kollegen Günter ist meines Erachtens überflüssig, denn in Artikel 25 Buchstabe a steht ja ganz klar geschrieben, dass Vorschriften für folgende Fahrzeuge aufgestellt werden können: für Fahrräder mit Hilfsmotor, Motorhandwagen und andere Fahrzeuge von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit sowie solche, die selten auf öffentlichen Strassen verwendet werden. Damit ist die ganze Problematik auch von Solar- und Elektrofahrzeugen bereits erfasst. Ich glaube, dass der Antrag Günter in diesem Falle schlicht überflüssig ist.

Basler, Berichterstatter: Es mag sein, dass dieser Antrag überflüssig ist. Er gehört eigentlich in Artikel 84 der VRV, wo der Bundesrat auf Besonderheiten der Fahrzeuge eingehen kann. Der Antrag hat der Kommission nicht vorgelegen. Es stimmt sicher auch, was Kollege Frey sagt, dass er zu unpräzise formuliert ist.

Persönlich bin ich der Meinung, solchen aus Idealistenkreisen mit viel Schweiss entwickelten Erneuerungen in Form energiesparender Produkte sollte man so wohlwollend begegnen, wie wir nur können. Hier wird ja Mäzenatentum in einer neuen Richtung betrieben, das irgendwie anzuerkennen ist. Ich würde meinen, hier sollten wir zustimmen. Das ist meine persönliche Meinung.

M. Perey, rapporteur: Cet article 25, alinéa 1, lettre e nouvelle, ne nous a pas été soumis, je ne pourrai donc pas donner l'avis de la commission.

Mon avis personnel, après avoir entendu les personnes spécialisées en la matière, est très partagé. Je dois dire que je n'aime pas beaucoup que l'on introduise dans une loi des choses que l'on ne connaît pas encore ou qui n'en sont qu'à l'état de préparation.

Voilà pourquoi je suis tout à fait mitigé sur cette affaire et vous prie d'attendre les déclarations de Mme Kopp. Personnellement, je m'y rallierai volontiers.

Bundesrätin Kopp: Ich habe grosses Verständnis für die Anliegen von Herrn Günter, nicht nur ich, sondern der Gesamtbundesrat, denn, wie Sie wissen, hat er ein Postulat entgegengenommen, das Erleichterungen für Solarfahrzeuge vorsieht.

Ich bin mit Herrn Bircher einverstanden, es ist gegenwärtig eine unbefriedigende Situation. Wir wollen diese Situation verbessern, indem wir die entsprechende Verordnung ändern. Eine Aenderung des Gesetzes ist nicht nötig, denn wir haben die Verordnungskompetenz, und wir sind daran, die Verordnung im Sinne von Herrn Günter zu ändern.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Günter	47 Stimmen
Dagegen	55 Stimmen

Art. 25 Abs. 2 Bst. I

Antrag der Kommission

Abs. 2

Der Bundesrat erlässt Vorschriften über:

i. berufsmässiger Motorfahrzeugführer. Die Fahrtschreiber dürfen nur bei Verkehrskontrollen als Beweismittel von Geschwindigkeitsübertretungen herangezogen werden, sowie allenfalls bei Fahrzeugen von Personen, die wegen zu schnellen Fahrens bestraft wurden.

Art. 25 al. 2 let. i

Proposition de la commission

Al. 2

Le Conseil fédéral édicte des prescriptions concernant:

i. par des chauffeurs professionnels, pour permettre de contrôler la durée de leur travail. Le tachygraphe ne pourra être utilisé comme moyen de prouver des infractions aux limitations de vitesse que lors des contrôles de circulation ainsi que, le cas échéant, lorsque des véhicules sont conduits par des personnes qui ont été condamnées pour excès de vitesse.

Angenommen – Adopté

Art. 27 Abs. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 27 al. 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 31 Abs. 3 erster Satz

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 31 al. 3 première phrase

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 32 Abs. 2

(siehe Art. 3 Abs. 3bis und 3ter)

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Rechsteiner, Bircher, Nauer, Ruffy, Zwygart)

Abs. 2

.... auf allen Strassen. Vorbehalten bleibt das Recht der Kantone, allgemeine Höchstgeschwindigkeiten für den Verkehr in den Ortschaften zu erlassen, soweit dies erforderlich ist, um schädliche und lästige Einwirkungen im Sinn der Gesetzgebung über den Umweltschutz zu verhindern; die Kantone können diese Befugnis den Gemeinden übertragen unter Vorbehalt der Beschwerde an eine kantonale Behörde.

Art. 32 al. 2

(voir art. 3, al. 3bis et 3ter)

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Rechsteiner, Bircher, Nauer, Ruffy, Zwygart)

Al. 2

.... sur toutes les routes. Est réservé le droit des cantons d'édicter des limitations générales de vitesse applicables dans les localités, lorsqu'elles sont nécessaires pour éviter des atteintes nuisibles ou incommodes, au sens de la législation sur la protection de l'environnement; les cantons peuvent déléguer cette compétence aux communes sous réserve de recours à une autorité cantonale.

Rechsteiner, Sprecher der Minderheit: Es geht bei Artikel 32 um eine sehr wichtige Frage und um einen sehr wichtigen Antrag. Er würde den Kantonen und Gemeinden das Recht bringen, in Ortschaften und Agglomerationen tiefere allgemeine Höchstgeschwindigkeiten zu erlassen, soweit dies aus Gründen des Umweltschutzes und zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte gemäss Luftreinhalteverordnung notwendig ist.

Im Vordergrund steht dabei natürlich Tempo 30 innerorts. Eine Reihe von Studien und insbesondere auch ein Papier unseres Bundesamtes für Umweltschutz vom Mai 1987 zeigen deutlich auf, dass mit Tempo 30 innerorts die Umweltbelastung deutlich gesenkt werden könnte, ganz abgesehen von den positiven Nebeneffekten in bezug auf Verkehrssicherheit und die Milderung von Unfallfolgen. Die Statistiken zeigen ja, dass gerade die Fussgänger innerorts immer noch stark gefährdet sind. Der Bundesrat beabsichtigt nun, unter dem Druck der Verhältnisse auf dem Verordnungsweg eine Zonensignalisation einzuführen. Diese würde – ich zitiere wörtlich – «innerorts in kleinräumigen, abgrenzbaren Gebieten mit gleichartigen Strassen» gelten. Wir hätten damit bestenfalls eine Möglichkeit, Tempo 30 in einzelnen Wohnquartieren einführen zu können, nicht aber eine Befugnis der Kantone oder Gemeinden, die allgemeine Höchstgeschwindigkeit in einer ganzen Ortschaft oder Agglomeration aus Gründen des Umweltschutzes tiefer ansetzen zu können. Solche tieferen Höchstgeschwindigkeiten sollten aber nicht nur auf reinen Quartierstrassen in eng abgegrenzten Gebieten, sondern auch auf den Durchgangsstrassen in Agglomerationen angeordnet werden können. Das Vorhaben des Bundesrates auf dem Verordnungswege ist lobenswert, aber es genügt nicht.

Heute ist die Anordnung abweichender Höchstgeschwindigkeiten schon für einzelne Strassenstrecken zu einem komplizierten, bürokratischen Hindernislauf geworden. Es wird Zeit, das Verfahren wenigstens für die Anordnung allgemeiner Höchstgeschwindigkeiten aus Gründen des Umweltschutzes in Ortschaften zu vereinfachen und die Kompetenzen wieder den Kantonen oder den Gemeinden zu übertragen. Die Luft muss nämlich von den Menschen eingeatmet werden, die in diesen Ortschaften leben, auch wenn die Luftbelastung zu hoch ist. Geben wir den Behörden dieser betroffenen Kantone und Gemeinden, die mit den Verhältnissen vertraut sind, auch wieder die Befugnis, das Nötige an Ort vorkehren zu können.

Frau Leutenegger Oberholzer: Ich möchte mich kurz fassen und Sie inständig bitten, dem Minderheitsantrag zuzustimmen. Die Ergänzung, wie sie die Minderheit vorschlägt, würde es den Kantonen beziehungsweise Gemeinden ermöglichen, flächendeckende Tempo-30-Versuche durchzuführen. Es ist unbestritten, dass Tempo 30 Vorteile bringt; Herr Rechsteiner hat es ausgeführt, und es ist dringend notwendig, dass der Handlungsspielraum der Kantone und Gemeinden hier ausgeweitet wird. Es gibt verschiedene Kantone und Gemeinden, die inzwischen entsprechende Postulate und Forderungen gutgeheissen haben, so unter anderem auch der Baselbieter Landrat, weil er sich von den positiven Ergebnissen der Tempo-30-Versuche im Ausland überzeugen liess. Der grösste Vorteil ist, dass Tempo 30 – und überhaupt jede Temporeduktion – eine grossflächige Verkehrsberuhigung und eine massive Reduktion der Luftschadstoffe bringt. Das praktische Problem bei der Durchführung der Tempo-30-Versuche ist heute, dass sie vom Bund bewilligt werden müssen, und da hapert es derzeit. Wir warten zum Beispiel im Kanton Baselland immer noch auf die Bewilligung der Tempo-30-Versuche in fünf Gemeinden, die auf Mitte 1988 vorgesehen waren und im Moment noch nicht durchgeführt werden können.

Ich hoffe, dass Sie mit der Zustimmung zu diesem Antrag die Kompetenzen von Kanton und Gemeinden erweitern, damit endlich Massnahmen im Verkehr ergriffen werden können, die – wie z. B. die Temporeduktionen – für die Umwelt etwas bringen und auch zur Reduktion der Luftverschmutzung und damit zur Einhaltung der Luftreinhalteverordnung wesentlich beitragen.

M. Ruffy: L'amendement de la minorité Rechsteiner, concernant l'article 32, 2e alinéa, veut offrir la possibilité aux cantons d'édicter des limitations générales de vitesse applicables dans les localités lorsqu'elles sont nécessaires pour éviter des atteintes nuisibles ou incommodantes au sens de la protection de l'environnement. Il est évident que l'on fait allusion ici, directement, aux recommandations visant à abaisser la vitesse à 30 km/h à l'intérieur des agglomérations.

Cet amendement résulte des mêmes considérations que celui qui était proposé à l'article 3 que vous avez malheureusement refusé. Il s'agit d'une inversion des priorités, comme je l'ai dit ce matin, à savoir la subordination de la mobilité à des conditions de santé supportables pour l'ensemble de la population, mais plus spécialement pour celle concentrée dans les localités.

Je vous recommande donc d'approuver cet amendement présenté par la minorité Rechsteiner.

Loretan: Viele Gemeinden und Städte in unserem Land würden aufatmen, wenn die heute harten Voraussetzungen in Artikel 32 SVG für abweichende und einfacher vorzunehmende Signalisationen auf Gemeindestrassen gelockert werden könnten. Es ist zeitweise fast unglaublich, gegen welche Schikanen unsere Kommunen in der Gesetzgebung und bei deren Handhabung heute anzukämpfen haben. Ich will ihnen ein Beispiel geben. Es stammt aus meinem engeren beruflichen Bereich.

Seit rund zehn Jahren werden die Gemeindebehörden von Zofingen daran gehindert, die Altstadt, nota bene ein Schutzobjekt von nationaler Bedeutung, mittels einer Zonensignalisierung mit einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit unter 50 km/h zu versehen. Interventionen beim Bundesamt für Polizeiwesen wurden regelmässig mit dem Hinweis auf die laufende Vorbereitung für eine Aenderung der geltenden Rechtsgrundlagen in irgendeiner Verordnung zum SVG abgeblockt. Vor zirka zweieinhalb Jahren gelang es dann endlich, auch dank dem Verständnis der kantonalen Behörden, in der Altstadt von Zofingen eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zu signalisieren, allerdings nicht als Zonensignalisation. Es ist also in einem vom Bund unter seinen Schutz gestellten Objekt heute nicht möglich, ein vernünftiges, dem Schutzobjekt angepasstes Signalisationsregime ohne grossen Tafelwald zu verwirklichen.

Ich frage die Vorsteherin des EJPD in diesem Zusammenhang an: Bis wann kommt nun endlich die seit langem versprochene Zonensignalisation?

Ein weiteres Beispiel. Es ist heute gang und gäbe, dass aus Quartieren am Rande stark belasteter Durchgangsachsen Forderungen nach Geschwindigkeitslimiten unter 50 km/h gestellt werden. Diese Forderungen werden nicht nur von «grünen» Quartierbewohnern, sondern von völlig durchschnittlichen, relativ apolitischen, normaldenkenden und -handelnden Leuten vertreten; sie wollen damit dem sogenannten Schleichverkehr Einhalt gebieten, ohne dass sogleich die zum Teil problematischen und teuren baulichen Schikanen aufgestellt werden müssen. Nach heute geltender Regelung ist diese einfache Lösung, zum Beispiel ein paar Dreissigertafeln aufzustellen, nur auf dem komplizierten Wege über ein «Gutachten» möglich. Dies schreibt das Bundesrecht in Artikel 32 Absatz 4 SVG vor.

Bundesrat und Kommission schlagen nun eine Lockerung in Absatz 4 vor – es werden Ausnahmemöglichkeiten signalisiert. Ich frage in diesem Zusammenhang: In welche Richtung gehen diese Ausnahmen und bis wann sind sie praktikabel? Es geht ja hier um Fragen und Probleme, die für den Bund von ausgesprochen untergeordneter Bedeutung sind, die ihn überhaupt nicht zu interessieren brauchen. Trotzdem zwingt der Bund heute Gemeinden und Städte, vernünftige und einfühlbare Begehren von Quartierbewohnern entweder zum vorneherein abzublocken oder dann auf den mühseligen Expertisen- und Beschwerdeweg zu leiten.

Seit Jahren warten nun also viele Gemeindebehörden und die Bevölkerung auf eine Vereinfachung der Verfahren im Artikel 32 des Strassenverkehrsgesetzes. Es ist höchste Zeit, den Gemeinden und Städten mehr Vertrauen zu schenken. Ich könnte mir vorstellen, dass ich je nach Antwort von Frau Bundesrätin Kopp den Minderheitsantrag Rechsteiner unterstützen könnte. Ich fordere aber darüber hinaus den Bundesrat nochmals auf, uns im Rahmen seiner Verordnungs-kompetenz endlich auch die Wohltat der Zonensignalisation zukommen zu lassen.

Frau Grendelmeyer: Sie haben zum heutigen Tag ein graues Zusatzblatt bekommen; da sehen Sie als Geschäft 2 eine LdU/EVP-Motion aus dem Jahre 1986, die eigentlich genau das verlangt, was hier die Minderheit will. Es geht eigentlich nur darum, dass man in einem Land, in dem die Gemeindeautonomie so grossgeschrieben wird, diese auch da ernst nimmt, wo es um die Gebiete in Städten, in Gemeinden geht, die diese selber viel besser beurteilen können als der Bund. Ich bin mit der Antwort des Bundesrates auf unsere Motion nicht einverstanden, weil es in Punkt 4 heisst: «Nach Artikel 32 Absatz 2 des SVG fällt die Festlegung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit in den delegierten Rechtsetzungsbereich des Bundesrates.» Motionen, die den Bundesrat in diesem Bereich zu einem Tun oder Unterlassen verpflichten wollen, sind daher unechte Motionen, mithin höchstens Postulate; aber auch als das will er die Motion nicht entgegennehmen.

Ich habe das Gefühl, hier beharrte der Bundesrat auf einem Recht, das im Moment ohnehin in Frage steht, weil wir mit dem neuen Geschäftsverkehrsgesetz (GVG) genau diesen Punkt diskutiert haben. Wie weit dürfen wir in diesem Parlament in den sogenannten delegierten Rechtsetzungsbereich des Bundesrates eingreifen? Wir waren in der Nationalratskommission im Gegensatz zur Ständeratskommission einhellig der Meinung, dass es diesem Parlament zusteht, auch im delegierten Rechtsetzungsbereich zu motionieren.

Ich bitte den Bundesrat und Frau Bundesrätin Kopp, noch einmal über die Bücher zu gehen in einer Sache, welche Gemeinden, kleinste Wohneinheiten angeht, die etwas tun wollen, wofür wir alle sind – nicht nur auf dem Gebiet des Umweltschutzes, sondern vor allen Dingen auch auf dem Gebiet der Wohnlichkeit und der Verkehrssicherheit! Ich bitte Sie, dieser Minderheit zuzustimmen.

Lanz: Als ehemaliges Exekutivmitglied der schönen Stadt am Vierwaldstättersee empfehle ich Ihnen, der Minderheit zuzustimmen, und zwar mit Ueberzeugung und ohne zuerst die Antwort der Frau Bundesrätin auf die Fragen von Herrn Loretan abzuwarten.

Immer und immer wieder betont der Bundesrat, dass die Verantwortung für die baldige Verwirklichung der Luftreinhaltemassnahmen geteilt sei. Nicht ausschliesslich der Bund, sondern die Kantone und Gemeinden sind zum Handeln verpflichtet. Die Luftreinhalteverordnung verweist in bezug auf Massnahmen gegen übermässige Emissionen des Strassenverkehrs auf «einschlägige Vorschriften», womit das Strassenverkehrsrecht gemeint ist. Aber gerade dieses Strassenverkehrsrecht enthält Lücken, die die Kantone und Gemeinden bei der Erfüllung ihrer Umweltschutzaufgaben hemmen. Der Antrag Rechsteiner würde eine dieser Lücken füllen, was leider der bundesrätliche Revisionsentwurf nicht tut. Die Ergänzung des Artikels 32 würde den Kantonen und Gemeinden gestatten, die ihnen zweck- und verhältnismässig erscheinenden und von der Bevölkerung getragenen, flächendeckenden Tempolimiten unbürokratisch anzuordnen respektive ohne zeitlichen Verzug einzuführen. Ich kann Ihnen auch aus der Sicht unserer Stadt und verschiedener Agglomerationsgemeinden bestätigen, dass der Vorschlag Rechsteiner die Arbeit einer Exekutive, die ihre Umweltschutzaufgabe ernst nimmt und speditiv handeln möchte, sehr erleichtern würde.

Da kann ich mich den Aeusserungen von Kollege Loretan voll anschliessen und bitte Sie darum, der Minderheit zuzustimmen.

Wiederkehr: Seit der Einführung von Tempo 50 innerorts ist innerhalb von einem Jahr die Zahl der innerorts getöteten Menschen von 513 auf 371 zurückgegangen, also 142 Tote weniger, als Folge von zehn Stundenkilometern weniger. Es gibt sehr viele Gemeinden und Städte, die ihre Gefahrenquellen und -stellen kennen und ein Mehreres tun möchten. Allein im Kanton Zürich sind es 44 Gemeinden (etwa ein Viertel aller Gemeinden), die etwas tun möchten. Ich bitte Sie, den Antrag Rechsteiner anzunehmen, weil es mir scheint, dass der Bundesrat aus dem fernen Bern viel weniger gut als die Gemeinden selbst beurteilen kann, wo die wirklichen Gefahrenquellen liegen.

Scherrer: Ich wundere mich ein bisschen; ich wundere mich, dass man in diesem Land seit einiger Zeit die angeblichen Verkehrsprobleme in einer Einbahnstrasse lösen will. Immer mehr Behinderungen, immer mehr verbieten, immer mehr Gebote und Verbote. Ein Bundesrat, der jetzt nicht mehr im Amt ist, hat den Begriff der Akzeptanz kreiert. Er hat festgehalten, dass mit der Einführung von Tempo 50 die Grenze der Akzeptanz erreicht sei und dass es das Ende von tieferen Tempolimiten sei. Das ist der eine Punkt.

Zum ändern muss ich jetzt ein bisschen technisch werden, und ich muss den Befürwortern von Tempo 30 sagen: Sie befinden sich entweder in einem fundamentalen Irrtum, oder Sie verschweigen ganz bewusst Tatsachen, nämlich die, dass Tempo 30 den Abgasausstoss nicht senkt, sondern im Gegenteil um über 50 Prozent erhöht.

Ich weiss, worauf das Gerücht beruht, der Abgasausstoss werde gesenkt. Die deutsche Stadt Buxtehude hat Versuche durchgeführt, sowohl Laborversuche als auch Versuche im täglichen Betrieb. Irgendwo in diesem Bericht hiess es dann, Tempo 30 könne den Abgasausstoss senken, aber mit dem Anhang: «Unter gleichen Fahrbedingungen ». Das heisst für die Praxis, man muss bei Tempo 50 und bei Tempo 30 im gleichen Gang fahren. Diese Tatsache wird von den Befürwortern von Tempo 30 bewusst oder unbewusst immer wieder verschwiegen. Ich nehme an, Sie sind alle Automobilisten. Sie können jetzt nicht fahren, bis wir abgestimmt haben. Aber machen Sie das nächste Mal ganz privat diesen Versuch. Fahren Sie Tempo 50, ich behaupte, Sie fahren im dritten oder vierten Gang; fahren Sie dann Tempo 30, ich behaupte, Sie fahren im zweiten Gang. Wenn Sie dann noch einen Drehzahlmesser im Fahrzeug haben, werden Sie fest-

stellen, dass Sie bei Tempo 30 mit gleicher Motor-Drehzahl wesentlich langsamer fahren. Es dürfte auch einem Laien einleuchten, dass dabei der Treibstoffverbrauch und der Abgasausstoss ganz wesentlich zunimmt. Das muss hier einmal gesagt werden.

Wenn Sie Tempo 30 befürworten und mit dem Umweltschutz begründen, müssen Sie sich den leisen Vorwurf gefallen lassen, dass es Ihnen in Tat und Wahrheit gar nicht um Umweltschutz geht, sondern schlicht und einfach darum, den Individualverkehr weiter zu behindern.

Wir haben ein Konzept, wie man den Verkehr und die Luftbelastung in den Städten verbessern kann. Es gibt nur eine Lösung: auf den Hauptachsen den Verkehr verflüssigen. Nur der flüssige Verkehr rollt gleichmässig, und nur der gleichmässige Verkehr verbraucht am wenigsten Treibstoff und erzeugt am wenigsten Abgase. Wer das nicht wahrhaben will, dem muss ich sagen: es ist aber so. Damit unterbindet man gleichzeitig den sogenannten Schleichverkehr; denn wenn es auf den Hauptachsen flüssig läuft, hat der Autofahrer keinen Grund mehr, auf Schleichwege auszuweichen.

Aus diesen Gründen bitte ich Sie, den Antrag Rechsteiner abzulehnen und am geltenden Text festzuhalten.

Dreher: Es sind zwei Dinge, die mich veranlassen, nochmals das Wort zu ergreifen.

1. Herr Wiederkehr hat – vordergründig richtig – dargelegt, die Zahl der Verkehrstoten sei aufgrund von Tempo 50 zurückgegangen. Dieser Rückgang liegt im gesamten europäischen Trend. In der Bundesrepublik Deutschland ist die Zahl der verunfallten und getöteten Verkehrsteilnehmer jedoch in einem weit stärkeren Masse zurückgegangen als in der Schweiz, wo man ständig an den Tempolimiten herumdoktert.

2. Auch Herr Rechsteiner und andere Votanten seines Lagers haben immer wieder die Sicherheit der Fussgänger und insbesondere der Kinder bemüht. Halten wir uns also an die Fakten. Zu den Fussgängern: Im Jahre 1950 sind gemäss statistischem Jahrbuch der Schweiz – ich nehme nicht an, dass Sie diese Quelle in Zweifel ziehen – 4248 Fussgänger verunfallt. Damals gab es in der Schweiz etwa 250 000 Motorfahrzeuge, aus einer gewissen Optik also paradiesische Verhältnisse im Vergleich zu heute. 1970 betrug die Zahl der verletzten verunfallten Fussgänger 6913. 1986 sind bei 2,8 Millionen Personenwagen 3613 Fussgänger verunfallt. Der Fussgänger war noch nie so sicher wie gerade heute.

Zu den vielen Kindern, die angeblich im Strassenverkehr getötet werden: Gewiss ein tragisches Kapitel. Im Jahre 1970 sind im Strassenverkehr 190 Kinder umgekommen, ein grosser Teil von ihnen als Beifahrer in Fahrzeugen. 1986 waren es 54 Kinder. Das macht die Tragödie für die betroffenen Eltern nicht kleiner. Aber ich glaube, wir müssen aufgrund der Redlichkeit und Sachlichkeit diese Fakten im Auge behalten.

Fierz: Die Zahl der Kinderunfälle muss man immer auf die Zahl der vorhandenen Kinder beziehen, Herr Dreher. Wir haben eben seit 1970 den Pillenknick gehabt. Die Geburtenzahl ist nämlich zwischen 1964 und 1978 um 35 Prozent zurückgegangen, also gibt es auch weniger Kinderunfälle. Das ist ein Grund. Trotzdem ist zuzugeben, dass wegen verschiedener Massnahmen heute zum Glück weniger Kinder umkommen.

Namens der grünen Fraktion unterstütze ich den Antrag von Herrn Rechsteiner und der Kommissionsminderheit. Es geht ja, Herr Scherrer, nicht darum, auf den Durchgangachsen in den Ortschaften die Geschwindigkeit zu reduzieren – es ist unbestritten, dass wir dort einen flüssigen Verkehr wollen –, sondern es geht darum, vermehrt die Möglichkeit zu schaffen, in den Wohnquartieren flächendeckende Geschwindigkeitsverlangsamungen zu schaffen, wie das ein Grossteil der Anwohner und der Eltern heute zu Recht fordert. Hier wären nicht nur Schadstoffuntersuchungen, sondern auch andere Grossversuche aus Nordrhein-Westfa-

len zu erwähnen, in denen nachgewiesen wurde, dass die Verkehrsberuhigung in Wohngebieten die Zahl der Unfälle mit Verletzten und mit Toten einfach halbiert. Das wäre auch in die Waagschale zu werfen. Dem Autogewerbe fällt mit solchen Verkehrsberuhigungen in den Wohnquartieren kein Stein aus der Krone, und es macht nicht weniger Profit. Es geht hier doch um eine Konzession, die man – auch unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte – einmal machen könnte.

Herczog: Die Ausführungen der beiden Autovertreter waren leider durch keinerlei Kenntnis «getrübt»; deshalb muss ich kurz Stellung nehmen. Wir diskutieren hier nicht über Tempo 30 oder über dessen Möglichkeiten und Randbedingungen. Es geht um eine klare Kompetenzzuweisung.

Wir stehen im Vollzug zweier entscheidender Gesetze, die wir über Monate hinweg diskutiert haben: Umweltschutzgesetz und Raumplanungsgesetz. Sie wissen, dass wir dort auf kantonaler und kommunaler Ebene in Vollzugskrisen stecken, teils durch Verschulden der Kantone, teils durch Verschulden der Gemeinden. Es geht darum aufzuzeigen, dass bezüglich der Möglichkeit zur Temporeduktion auf kommunaler Ebene, wie Herr Loretan ausgeführt hat, nicht ein Verschulden der Kommunen vorliegt: sie haben nämlich die entsprechende Vollzugsmöglichkeit gar nicht.

Die Diskussion und der Antrag Rechsteiner drehen sich einzig und allein darum, dass der Vollzug von zwei Verordnungen – Luftreinhalte- und Lärmschutzverordnung –, deren Basis hier durch die Gesetzgebung geschaffen wurde, auch möglich wird. Es geht nicht um einen Glaubensstreit, wieviele Kinder bei Tempo 30 sterben oder nicht – es ist lächerlich, wenn nicht gar zynisch, mit solchen Statistiken überhaupt zu operieren –, es geht darum, dass wir politische und rechtliche Randbedingungen schaffen, die den Vollzug überhaupt ermöglichen.

Ich bitte Sie dringend – wenn die Gemeinden schon etwas machen wollen! –, die rechtlichen Randbedingungen zu schaffen und dem Minderheitsantrag Rechsteiner zuzustimmen.

Frau Haller: Vorweg möchte ich sagen, dass mich die Leichtigkeit, mit der Herr Dreher Zahlen über getötete Kinder genannt hat, ein bisschen betroffen gemacht hat.

Zum Votum von Herrn Scherrer: Wie Herr Herczog bereits ausführte, geht es hier gar nicht um die Frage, ob Tempo 30 falsch oder richtig sei, sondern um eine reine Kompetenzzuteilung. Es ist zu bestimmen, wer besser in der Lage ist, die örtlichen Verhältnisse zu beurteilen. Zweifellos sind die Gemeindeorgane besser dazu in der Lage. Ich möchte Herrn Scherrer darauf hinweisen, dass die Gemeindeorgane demokratisch gewählt werden. Wenn man etwas nicht richtig findet, kann man innerhalb der Gemeinde Einfluss darauf nehmen. Als Mitglied einer städtischen Exekutiven weiss ich, wie häufig man mit dem Problem konfrontiert ist, dass man irgendwo eine Notwendigkeit sähe, aber einfach nichts unternehmen kann. Wie häufig müssen wir auf Anfragen aus dem städtischen Parlament die Antwort geben, die Kompetenz befände sich nicht bei uns und wir könnten nichts unternehmen! Je häufiger wir mit dieser Frage konfrontiert sind, desto deutlicher sehen wir, wie wichtig es wäre, wenn die Gemeinde mit ihrer örtlichen Kenntnis, wenn die Gemeindeorgane etwas dazu zu sagen hätten.

Ich möchte Sie dringend bitten, dem Minderheitsantrag zuzustimmen: Diejenigen sollen urteilen können, die mit den örtlichen Verhältnissen besser vertraut sind.

Basler, Berichterstatter: Bei Artikel 3 Absatz 3bis und 3ter habe ich bereits darauf hingewiesen, dass die Kantone schon heute Verkehrsbeschränkungen zum Schutz der Bewohner vor Lärm und Luftverschmutzung erlassen können. Hier geht es nun darum, Herr Rechsteiner, dass die Kantone – respektive die Gemeinden, wenn sie vom Kanton die Zustimmung erhalten – generelle Tempolimiten einführen können, zum Beispiel Tempo 30. Uns ist in der Kommission von seiten des Bundesamtes für Polizeiwesen erklärt

worden, dass ein solches Zonensignal kurz vor der Einführung stehe. Wir würden also offene Türen einrennen. Herr Rechsteiner stört bei diesem Zonensignal aber die Voraussetzung, dass die Zonen auf gleichartige Strassen zu begrenzen seien und Durchgangsstrassen wieder ausgenommen werden.

Ihre Kommission begrüsst die Einführung des überfälligen Zonensignales, wie Herr Loretan es darstellte. Sie will damit erst einmal Erfahrungen sammeln. Allerdings lehnt sie den Antrag Rechsteiner, der ganze Städte umfassen würde, mit 11 zu 5 Stimmen ab.

M. Perey, rapporteur: La discussion sur cet article 32, alinéa 2 me semble avoir passablement dévié.

En séance de commission, cet article a été examiné en même temps que l'article 3, ces deux articles traitant des compétences que M. Rechsteiner, au nom de la minorité, demande d'accorder aux cantons qui, eux, peuvent les déléguer aux communes.

Je ne crois pas qu'il soit utile de revenir sur la question des 30 km/h, sur les accidents, ou sur le nombre de personnes tuées. Tel n'est pas le but de l'exercice ni celui que nous poursuivons ici.

Ce matin, nous avons traité l'article 3, et je n'avancerai donc pas les mêmes arguments en ce qui concerne l'article 32. Il faut garder, pour cette loi, la même ligne de conduite et éviter que certaines communes puissent faire ce que bon leur semble. Elles sont bien entendu responsables, mais il y a lieu de garder la tête froide et d'utiliser les mesures actuellement en vigueur.

Nous sommes en train d'étudier d'autres possibilités de diminuer la pollution atmosphérique dans les villes et les agglomérations. Il ne faut pas toujours peindre le diable sur la muraille, même si le problème est difficile.

La question des compétences doit être maintenue telle qu'elle a été résolue ce matin. C'est la raison pour laquelle la commission, se référant aux décisions prises en ce qui concerne l'article 3 et par 11 voix contre 5, rejette la proposition Rechsteiner. Je vous prie d'en faire de même et de suivre la version du Conseil fédéral.

Bundesrätin Kopp: Worum geht es beim Antrag Rechsteiner? Mit dem Antrag sollen die Kantone und per Delegation die Gemeinden ermächtigt werden, aus Gründen des Umweltschutzes allgemeine Höchstgeschwindigkeiten für den Verkehr in ganzen Ortschaften zu erlassen.

Für die Anordnung allgemeiner Höchstgeschwindigkeiten ist gemäss geltendem Recht der Bundesrat zuständig. Frau Grendelmeier, der Bundesrat wird auch in Zukunft Einmischungen in seinen delegierten Rechtssetzungsbereich per Motionen nicht dulden, denn Gesetz und Verfassung haben die Kompetenzen vernünftig aufgeteilt; so soll es auch bleiben. Hingegen steht es Ihnen selbstverständlich frei, sich der Lösung des Ständerates anzuschliessen und dem Instrument der Empfehlung zuzustimmen; dann weiss der Bundesrat, dass Sie den dringenden Wunsch haben, in diesem delegierten Rechtssetzungsbereich Ihre Meinung ausdrücken zu können.

Für die Anordnung abweichender Höchstgeschwindigkeiten sind die Kantone zuständig. Diese klare Kompetenzaufteilung würde mit dem Antrag von Herrn Rechsteiner vermischt. Für die Anordnung der gleichen Sache, nämlich allgemeine Höchstgeschwindigkeiten, wären zwei verschiedene Behörden zuständig. Je nach Begründung der Tempolimiten wäre der Bundesrat oder der Kanton zuständig. Das wird in der Praxis Probleme schaffen. Diese Probleme kennen wir bei der geltenden Regelung nicht. In diesem Zusammenhang möchte ich Sie nochmals daran erinnern, dass die Kantone und die Gemeinden bereits jetzt die Möglichkeit haben, Beschränkungen aus Umweltschutzgründen zu verfügen, sofern es nicht die der bundesrätlichen Kompetenz unterstehenden Durchgangsstrassen betrifft.

Wenn unter der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit die Anordnung von Tempo 30 in Wohngebieten verstanden wird, ist dazu keine Gesetzesänderung notwendig, da die

Voraussetzungen dafür durch die Zonensignalisation auf Verordnungsstufe vorbereitet werden.

Herrn Loretan möchte ich auf seine konkrete Frage antworten, dass die Verordnung über die Zonensignalisation bereits Ende der Sommerferien erst mir und unmittelbar danach dem Bundesrat unterbreitet wird. Sie können also davon ausgehen, dass diese Verordnung noch in diesem Herbst erlassen wird.

Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen: sie hat mit 11 zu 5 Stimmen den Antrag von Herrn Rechsteiner abgelehnt.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	86 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	60 Stimmen

Art. 32 Abs. 4 erster Satz

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 32 al. 4 première phrase

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 33 Abs. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 33 al. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 33 Randtitel und Abs. 4 (neu)

Antrag Günter

Randtitel

Pflichten gegenüber Fussgängern und Radfahrern

Abs. 4

Vor Fahrrad-Furten haben die Fahrzeuglenker besonders vorsichtig zu fahren. Das Anhalten auf Fahrrad-Furten ist untersagt.

Art. 33 Titre marginal et al. 4 (nouveau)

Proposition Günter

Titre marginal

Obligations à l'égard des piétons et des cyclistes

Al. 4

Le conducteur circulera avec une prudence particulière avant les passages pour cyclistes. Tout arrêt sur ces passages est interdit.

Günter: Ich beantrage Ihnen im Prinzip einen Fussgängerstreifen für Velofahrer, in meinem Antrag «Fahrrad-Furt» genannt. Es geht insbesondere um die Situation auf den Kreuzungen. Auch wo Velowege bestehen, bleibt fast auf allen Kreuzungen eine kritische Situation bestehen. Der Velofahrer wird heute oft dort geschützt, wo er nicht so gefährdet ist, nämlich, wenn es schön geradeaus einer Strasse entlang geht; wo es problematisch wird, nämlich auf der Kreuzung, ist alles wie früher. Der Velofahrer muss aufpassen, dass er möglichst heil auf die andere Seite der Kreuzung kommt. Gegenüber früher hat sich die Situation sogar insofern verschlimmert, als es auf den Strassen mehr Kraftfahrzeuge hat. Wenn wir die Fussgänger schützen, ist das richtig; wir sollten aber auch die Velofahrer auf den Kreuzungen schützen. Das würde bedingen, dass man die Marginale ändert und den Absätzen 1 bis 3 (bisheriges Gesetz), die die Fussgänger schützen, einen Absatz 4 zum Schutz der Radfahrer beifügt. Der Absatz würde lauten: «Vor Fahrrad-Furten haben die Fahrzeuglenker besonders vorsichtig zu fahren. Das Anhalten auf Fahrrad-Furten ist untersagt.» Das lehnt sich ganz eng an das an, was im Gesetz zum Fussgängerstreifen steht.

Basler, Berichterstatter: Es geht im Grunde genommen um zwei Aenderungen: einmal um die Marginale «Pflichten gegenüber Fussgängern und Radfahrern» statt – wie es heute heisst – «Pflichten gegenüber Fussgängern».

Unseres Erachtens soll es bei der bisherigen Marginale bleiben, denn der Radfahrer ist auch ein Verkehrsteilnehmer. Er ängstigt leider den Fussgänger oft so sehr wie der motorisierte Verkehrsteilnehmer.

Zum Text selber: Absatz 4 (neu): Das Parkieren ist schon in der Verkehrsregelverordnung Artikel 19 geregelt. Der Text hat der Kommission so nicht vorgelegen, aber wir haben eine ähnliche Regelung im Gesetz mit 11 zu 6 Stimmen abgelehnt. Man hat auch darauf hingewiesen, dass man den Begriff «Fahrrad-Furt» im Gesetz nicht kenne.

M. Perey, rapporteur: Là encore, cette proposition n'a pas été soumise à la commission qui pourtant avait traité une proposition presque semblable de Mme Friedli, reprise ensuite par Mme Christinat. Le problème n'est donc pas nouveau et la commission avait, lors de la première proposition, refusé d'entrer en matière par 11 voix contre 6.

A titre personnel, je dirai que l'alinéa 4 qui nous est proposé me paraît superflu. Il stipule en effet qu'il est interdit de s'arrêter sur les passages pour piétons. Mais cette proposition est déjà inscrite dans l'ordonnance à l'article 19. Il faut aussi rappeler que les cyclistes sont des usagers de la route mais que s'ils mettent pied à terre pour emprunter un passage pour piétons, ils sont considérés comme tels. Je crois donc superflu de charger inutilement cette loi et en l'occurrence je vous invite à repousser la proposition Günter.

Bundesrätin Kopp: Es wäre für den Radfahrer gefährlich, wenn analog dem Fussgängerstreifen eine Fahrradfurt geschaffen würde. Die Situation für den Radfahrer vor einer solchen Furt ist nämlich grundsätzlich anders als für den Fussgänger vor einem Fussgängerstreifen. Der Fussgänger nähert sich dem Fussgängerstreifen langsam. Er kann problemlos halten, den Verkehr beobachten und durch Zeichen dem Fahrzeugführer seine Absicht anzeigen, dass er den Vortritt beansprucht. Ein analoges Verhalten ist beim Radfahrer vor Fahrradfurten nicht denkbar. Aus diesen Gründen wird auch in Radfahrerkreisen eine solche Regelung abgelehnt.

Ich bitte Sie, sich der Mehrheit Ihrer Kommission anzuschliessen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Günter	34 Stimmen
Dagegen	76 Stimmen

Art. 34 Abs. 1

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Bircher, Christinat, Nauer, Ruffy, Wagner, Zwygart)

Abs. 1

Fahrzeuge müssen rechts, auf breiten Strassen innerhalb der rechten Fahrbahnhälfte fahren. Sie haben sich ausserorts bei langsamer Fahrt und auf unübersichtlichen Strecken möglichst an den rechten Strassenrand zu halten. Innerorts müssen die Motorfahrzeuge die rechte Seite ihrer Fahrbahnhälfte oder Fahrspur für die Radfahrer freigeben, sofern es die Fahrbahnbreite erlaubt.

Art. 34 al. 1

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Bircher, Christinat, Nauer, Ruffy, Wagner, Zwygart)

Al. 1

Les véhicules tiendront leur droite et circuleront, si la route est large, sur la moitié droite de la chaussée. A l'extérieur des localités, ils longeront le plus possible le bord droit de la chaussée, s'ils roulent lentement ou circulent sur un tronçon dépourvu de visibilité. A l'intérieur des localités, les véhicules automobiles laisseront aux cyclistes le bord droit de la demi-chaussée ou de la voie, pour autant que la largeur de la chaussée le permette.

Bircher, Sprecher der Minderheit: Sie finden den Antrag zu Artikel 34 auf der Fahne. Es handelt sich hier um ein altes Anliegen der Velofahrer, aber auch der Zweiradverbände. Zusammengefasst lautet der Antrag: Sofern die Strasse breit genug ist, sollen Motorfahrzeuge rechts eine Spur für die Radfahrer freigeben oder freihalten.

Diese Bestimmung ist auf innerorts beschränkt. Sie soll ermöglichen, dass die Weiterfahrt von Velofahrern entlang von stehenden oder kriechenden Autokolonnen nicht behindert wird, nur weil eines oder mehrere Autos zu weit rechts plaziert sind. Ich möchte diesen Antrag so qualifizieren: Es ist eine praktische und sehr einfache Verkehrsregel, die – man muss das zugeben – natürlich in erster Linie dem Radfahrer zugute kommt. Aber man kann sagen, sie schadet sicher dem Autofahrer nicht.

Kein Velofahrer ist sehr erbaut, wenn er hinter einem Auspuffrohr warten muss. Das führt bekanntlich zu den gefährlichen Schlingelmanövern. Man überholt ein stehendes Auto links, das nächste rechts, dann ist man am rechten Strassenrand weicht dann vielleicht noch auf das Trottoir aus und behindert damit die Fussgänger. Es ist auch klar, dass eine solche, für das innerstädtische Verkehrsgeschehen zentrale Bestimmung im Strassenverkehrsgesetz geregelt werden muss.

In der Kommission war von den Fachleuten des Bundesamtes für Strassenbau respektive von den entsprechenden Fachleuten der Polizeiabteilung zu hören, dass hiezu die heutige Verkehrsregelverordnung genüge. Wenn Sie aber diese Verordnungsbestimmung genau anschauen, dann heisst es dort, dass der Abstand vom rechten Fahrbahnrand, den der Autofahrer zu halten habe, vor allem bei schnellem Fahren nachts und in Kurven grösser sein müsse. Es ist also absolut nicht der gleiche Gedanke, der dieser Bestimmung, die ich Ihnen bei Artikel 34 vorschlage, zugrunde liegt.

Wenn es sich um ein Anliegen handelt, das die Zweiradverbände unterstützen und das jedem auffällt, wenn er selbst Velo fährt, sollte ein solches Anliegen in dieser Gesetzesberatung eine Chance haben. Sie können nämlich nicht an die Verkehrsbenützer appellieren, vermehrt auf das Velo umzusteigen, aber dann dieses durch gesetzliche Bestimmungen erschweren. Wenn sich diese Velofahrer im städtischen Verkehr bewegen, kommen sie an diese Hemmschwelle, oder an diese praktischen Begebenheiten, dass sie beispielsweise eine Hunderte von Metern lange Autokolonne nicht rechts überholen können. Es wäre nichts praktischer als das, wenn man mit einer klaren Verkehrsregelung und mit einer klaren Bestimmung im Strassenverkehrsgesetz diese Vorschrift erlassen würde.

Wenn die Autofahrer einmal eine solche Bestimmung kennen und wissen, dass sie auch geahndet wird, wenn sie diese nicht einhalten, werden sie darauf achten, denn sie sind überhaupt nicht benachteiligt.

Deshalb bitte ich Sie, diesem Antrag zuzustimmen.

Basler, Berichterstatter: Dieses Strassenverkehrsrecht ist so umfassend wie die Lektüre von Goethe, der so vieles sagt, dass er allen etwas sagt.

Die Aenderung, die Kollege Bircher vorschlägt, ist wiederum nicht nötig. Ich zitiere einen andern Artikel aus diesem taschenbuchdicken Verkehrsrecht mit seinen vielen Verordnungen, nämlich den Artikel 8 Absatz 4 der Verordnung über Strassenverkehrsregeln, wo von «Nacht» und «in Kurven» nicht die Rede ist und damit nichts einschränkt, wo es einfach heisst: «Benützen Motorwagen und Radfahrer den-

selben Fahrstreifen, so müssen die Motorwagen links, die Radfahrer rechts fahren.»

Auch für den Kolonnenverkehr gilt gemäss heutiger Verkehrsregelverordnung diese Aufteilung in den Verkehrsraum. Die Verordnung verlangt diese Rücksicht des Automobilisten auf die Radfahrer, auch ausserorts! Sie geht also über das Anliegen der Minderheit hinaus.

Es ist auch gesagt worden, dieser Verordnungstext solle auf Gesetzesstufe angehoben werden. Das ist abzulehnen, weil das Gesetz ein Rahmengesetz ist und weil noch viele bedeutendere Vorschriften in der Verordnung festgelegt werden, aber auch deshalb, weil bezüglich Rechtsverbindlichkeit kein Unterschied besteht zwischen Gesetz und Verordnung. Das sind wiederum die Gründe, warum die Kommission mit zehn zu sechs Stimmen den Antrag der Minderheit ablehnt.

M. Perey, rapporteur: La proposition de minorité défendue par M. Bircher voudrait inclure dans la loi une plus grande garantie pour la sécurité des cyclistes. Actuellement, ce détail est réglé dans l'ordonnance et je crois que c'est bien ainsi. Il n'est pas facile de vouloir tout mettre dans une loi. On oublie toujours quelque chose. L'ordonnance est là pour compléter, pour corriger et l'on peut la modifier plus facilement. Insérer dans la loi un texte qui stipule: «...pour autant qu'on ait la place, pour autant que la largeur le permette...» qui demande au chauffeur une interprétation personnelle de la situation, n'est pas réaliste. Il y aura toujours un chauffeur pour affirmer qu'il avait la place et un autre pour dire exactement le contraire. Ce problème est réglé par l'ordonnance sur la circulation routière, c'est pourquoi la commission a rejeté cette proposition par 10 voix contre 6 et propose d'en rester au texte de la majorité.

Bundesrätin Kopp: Der Kommissionspräsident hat zu Recht darauf hingewiesen, dass den Anliegen von Herrn Bircher auf Verordnungsstufe bereits weitgehend Rechnung getragen ist.

Artikel 8 Absatz 4 der VRV sieht vor, dass die Motorwagen links, die Radfahrer rechts fahren müssen, wenn sie denselben Fahrstreifen benützen. Dasselbe gilt gemäss dem gleichen Artikel auch für den Kolonnenverkehr, wenn keine Fahrstreifen markiert sind.

Beide Bestimmungen dieses Artikels 8 gelten sowohl innerorts als auch ausserorts, so dass ich mit der Kommissionsmehrheit der Meinung bin, dass sich eine Regelung im Strassenverkehrsgesetz erübrigt.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	75 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	43 Stimmen

Art. 34 Abs. 4**Antrag der Kommission**

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 34 al. 4**Proposition de la commission**

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté**Art. 35 Abs. 5****Antrag Günter**

Fahrzeuge, auch Fahrräder, dürfen nicht überholt werden, wenn der Führer die Absicht anzeigt, nach links abzubiegen, oder wenn er vor einem Fussgängerstreifen anhält, um Fussgängern das Ueberqueren der Strasse zu ermöglichen.

Art. 35 al. 5**Proposition Günter**

Le dépassement d'un véhicule, y compris d'un cycle, est interdit lorsque le conducteur manifeste son intention d'obliquer à gauche ou lorsqu'il s'arrête devant un passage pour piétons afin de permettre à ceux-ci de traverser la route.

Günter: Mit meinem Antrag schlage ich Ihnen – wiederum im Einverständnis mit den Velofahrverbänden – im Abschnitt «Fahrzeuge dürfen nicht überholt werden, wenn der Führer die Absicht anzeigt, nach links abzubiegen, oder wenn er vor einem Fussgängerstreifen anhält, um Fussgängern das Überqueren der Strasse zu ermöglichen» vor, «auch Fahrräder» (dürfen nicht überholt werden) einzufügen.

Was ich Ihnen vorschlage, ist sicher unter redaktionellen Gesichtspunkten keine gute Gesetzgebung. Der Antrag kommt aus der Praxis! Wenn ich als Velofahrer bei Einspurstrecken meine Absicht ankündige, nach links abzubiegen, werde ich laufend von Fahrzeugen überholt, die meinen, mich trotzdem überholen zu können. Regierungsrat Hofstetter von Bern hat kürzlich gesagt: «Der Velofahrer ist einer der ganz wenigen Verkehrsteilnehmer, der dann am sichersten ist, wenn er häufig die Gesetze nicht einhält.» Das ist ein äusserst ungueter Zustand. Sie können unter diesen Umständen nicht erwarten, dass sich Velofahrer gesetzeskonform verhalten. Normalerweise ist es so, dass einem Bürger bei gesetzmässigem Verhalten Vorteile daraus erwachsen sollten. Es sollte keineswegs so sein, dass die Gefahr des Überfahrenwerdens zunimmt, wenn man das macht, was man sollte. Genau dies ist aber der heutige Zustand.

Das gleiche gilt, wenn ich als Velofahrer vor einem Fussgängerstreifen halte: die Chance ist gross, dass ein nachfolgender Autofahrer das nicht wahrnimmt und den Fussgänger überfährt, dem ich den Übergang ermöglichen wollte. Nur wenn ich mitten auf der Fahrbahn halte, habe ich eine Möglichkeit, das zu verhindern. Halte ich jedoch am rechten Rand der Fahrbahn an, wie ich es eigentlich sollte, glaubt der Autofahrer, ich halte zu meinem Spass an und fährt durch. Den Fussgänger, den ich verdecke, sieht er nicht.

An und für sich wäre Velofahren ein gutes Training für Herz und Kreislauf; das wird dadurch widerrufen, dass die Velofahrer lebensgefährlich leben. Dann wird aus dem besten Gesundheitstraining nichts.

Ich hätte eigentlich gemeint, dass wir uns in diesem Gesetz bemühen, etwas mehr für Velofahrer zu bieten. Ich stelle fest, dass alle Anträge für die Velofahrer bisher abgelehnt wurden. Am Schluss bleibt alles beim alten. Mit der Verbreiterung der Lastwagen wird der heutige Zustand noch schlimmer, als es bis anhin schon war. Ich frage mich langsam, was das soll. Wenn Frau Bundesrätin Kopp mir eine bessere Lösung vorschlagen kann, damit der heutige Zustand bessert, bin ich ohne weiteres bereit, den Antrag zugunsten einer besseren Gesetzgebung zurückzuziehen. Aber irgend etwas sollte geschehen. Es genügt nicht, dass man heute erklärt, der Antrag würde auch bewirken, dass die Velofahrer in anderen Bereichen des Gesetzes, wo sie nicht ausdrücklich erwähnt seien, nicht geschützt seien... Ich möchte bitten, dass man etwas tut, um den bestehenden, ungueten Zustand zu verbessern.

Basler, Berichterstatter: Der Antrag wurde in der Kommission von Kollege Zwygart nach der Diskussion zurückgezogen, weil er nicht praktikabel ist. Die Gründe dazu werden wir von Frau Bundesrätin Kopp hören.

M. Perey, rapporteur: La proposition faite par M. Günter n'est pas nouvelle, puisqu'il se borne à reprendre une proposition qui avait été déposée en commission par M. Zwygart. Cette proposition n'avait pas été discutée, M. Zwygart l'avait retirée au moment de la discussion. Je vous propose par conséquent de repousser également cette proposition.

Bundesrätin Kopp: Artikel 35 Absatz 5 des geltenden Rechts lautet: «Fahrzeuge dürfen nicht überholt werden, wenn der Führer die Absicht anzeigt, nach links abzubiegen.» In der ganzen Terminologie des Gesetzes, wo von Fahrzeugen die Rede ist, sind die Fahrräder immer auch inbegriffen. Wenn Sie in einem einzigen Artikel des Gesetzes von Fahrzeugen und Fahrrädern sprechen, stellt sich bei den übrigen Artikeln, wo nur von Fahrzeugen die Rede ist, sofort die Unsi-

cherheit ein, ob die Fahrräder dort mit inbegriffen sind oder nicht.

Der Antrag von Herrn Günter ist überflüssig. Der Begriff «Fahrzeuge» deckt sowohl Motorfahräder, Motorfahrzeuge wie auch Fahrräder. Die entsprechende Vorschrift im Strassenverkehrsgesetz ist völlig klar.

Günter: Juristisch ist der Fall klar, ich sehe es ein. Die Tatsache besteht aber, dass offenbar viele Fahrzeuglenker das nicht wissen. Die Bundesbehörden müssten sich etwas einfallen lassen, um aktiv vermehrte Aufklärung zu betreiben. In diesem Sinn ziehe ich den Antrag zurück.

Zurückgezogen – Retiré

Art. 38 Abs. 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 38 al. 4

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 43 Abs. 2

Antrag Leutenegger Oberholzer

Das Trottoir ist den Fussgängern, der Radweg den Radfahrern vorbehalten. Das Parkieren auf Trottoirs ist grundsätzlich verboten. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen.

Art. 43 al. 2

Proposition Leutenegger Oberholzer

Le trottoir est réservé aux piétons, la piste cyclable aux cyclistes. Il est interdit de se garer sur le trottoir. Le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions.

Frau Leutenegger Oberholzer: Ich beantrage Ihnen, dass wir ein Verbot für das Trottoirparkieren im Gesetz verankern. Wie Sie wissen, besteht heute eine Ausnahmeregelung, derzufolge Autos auf Trottoirs abgestellt werden dürfen, wenn ein Durchgang von 1,50 m Breite besteht oder wenn die Strasse weniger als 6 m breit ist. Das hat zur Folge, dass das Trottoirparkieren immer mehr zu einer verbreiteten Unsitte geworden ist, auf die unter anderem vor allem Behindertenorganisation vermehrt aufmerksam gemacht haben. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die Ausnahmeregelungen in weiten Kreisen gar nicht bekannt sind – weder bei den Automobilisten noch bei der Polizei. Sowohl von seiten des Verkehrsclubs wie auch der Behindertenorganisationen wurde deshalb geltend gemacht, dass das Trottoirparkieren grundsätzlich verboten werden sollte. Ich darf auch darauf hinweisen, dass Sie in diesem Rat bereits über die Forderung im Rahmen eines Postulates der seinerzeitigen Nationalrätin Füeg diskutiert haben. Das Postulat wurde überwiesen, meines Wissens war es 1982. Ich bitte Sie also, den Grundsatz des Verbots des Trottoirparkierens jetzt in diesem Gesetz zu verankern. Frau Bundesrätin, ich hoffe, dass Sie mir nicht wieder sagen, Sie hätten zwar Verständnis für diese Forderung, aber sie gehöre nicht ins Gesetz, Sie wollten sie in einer Verordnung verankern. Es ist sehr wichtig, dass wir derartige Grundsätze, die auch den Raum der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer endlich einmal sichern, im Gesetz verankern.

Ich darf auch darauf hinweisen, dass Sie bisher alle Anträge, die die Rechte der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer (-innen), vor allem auch der Velofahrer(-innen), gestärkt hätten, abgelehnt haben. Ich hoffe, dass Sie jetzt einmal ein Zeichen setzen und diesem Antrag zustimmen.

Basler, Berichterstatter: Dieser Antrag hat uns nicht vorgelegen. Er scheint mir persönlich vernünftig. Meines Wissens läuft nun ein Vernehmlassungsverfahren. Was die Verankerung anbetrifft, ob im Gesetz oder in der flexibleren Verord-

nung: das ist eine Ermessensfrage. Vom rechtlichen Standpunkt aus sind sie gleichwertig. Wir werden mit Interesse hören, was Frau Bundesrätin Kopp zum Vernehmlassungsverfahren sagt.

M. Perey, rapporteur: Cet article n'a pas été discuté dans le cadre de la commission et je souhaite m'exprimer à titre personnel. Il peut paraître aller de soi qu'on ne stationne pas sur un trottoir, mais je voulais poser la question à Mme Leutenegger: «Quelle est la largeur d'un trottoir? Si le trottoir fait 4 ou 5 mètres comme c'est parfois le cas – vous me direz alors que ce n'est plus un trottoir, mais il est considéré comme un trottoir – et si je crois bien connaître l'ordonnance que je cite de mémoire: »le parage peut se faire sur le trottoir si un espace d'au moins 1,50 m reste libre pour les piétons« (art. 41 OCR). Il y a dans certaines villes des endroits où le trottoir peut atteindre 3, 4 ou 5 mètres, et les communes autorisent parfois le stationnement pour autant que cela ne gêne pas l'usager du trottoir. Là le problème est peut-être un peu plus compliqué qu'il n'y paraît et quant à moi je serai très prudent avant d'introduire cet article dans la loi.

Bundesrätin Kopp: Frau Leutenegger Oberholzer, ich habe bis jetzt keine Anträge abgelehnt, die zugunsten der Zweiradfahrer eingereicht wurden, sondern ich habe jeweils darauf hingewiesen, dass die entsprechende Verordnung zuständig ist und dass viele der Wünsche, die hier angebracht wurden, bereits vom Departement in Bearbeitung sind.

Genauso geht es wieder mit Ihrem jetzigen Antrag. Wir haben ein Vernehmlassungsverfahren zur Aenderung der Verkehrsregelverordnung durchgeführt, die eben dieses Trottoirparkier-Verbot vorsieht. Die Vernehmlassung war so positiv, dass wir diese Aenderung in der Verkehrsregelverordnung aufnehmen werden. Diese Verordnung ist in Aenderung und wird noch in diesem Jahr fertig erstellt. Aber man kann dem Antrag von Frau Leutenegger Oberholzer zustimmen. Er tut mir in dem Sinne nicht weh. Aber das Parkierungsverbot kommt so oder so, sei es im Gesetz oder in der Verordnung. Aber die Verordnung wäre der richtige Ort. Wir sollten das Gesetz als Rahmengesetz nicht mit solchen Details überlasten.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Leutenegger Oberholzer	57 Stimmen
Dagegen	62 Stimmen

Art. 46

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Zwygart, Bircher, Christinat, Nauer, Ruffy)

Abs. 1

Radfahrer müssen, ausgenommen auf Einspurstrecken, die Radstreifen benützen.

Antrag Günter

Abs. 1

Streichen

Abs. 2

Radfahrer dürfen nicht nebeneinander fahren, ausgenommen bei schwachem Verkehr, im Verband und auf Nebenstrassen.

Abs. 3 (neu)

Auf Hauptstrassen dürfen Personen, die das 16. Altersjahr erreicht haben, zum Schutze von ungeübten Kindern neben diesen fahren. Der Bundesrat kann weitere Ausnahmen bewilligen.

Art. 46

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Zwygart, Bircher, Christinat, Nauer, Ruffy)

Al. 1

Sauf sur les tronçons qui servent à la présélection, les cyclistes doivent circuler sur les bandes cyclables.

Proposition Günter

Al. 1

Biffer

Al. 2

Il est interdit aux cyclistes de circuler de front, sauf en cas de faible trafic, lorsqu'ils se déplacent en formation ou sur les routes secondaires.

Al. 3 (nouveau)

Les personnes de 16 ans au moins peuvent, afin de protéger les enfants inexercés, circuler à côté de ceux-ci sur les routes principales. Le Conseil fédéral peut autoriser d'autres dérogations.

Abs. 1 – Al. 1

Zwygart, Sprecher der Minderheit: Vermutlich würde dieser Artikel auch in die Verordnung gehören und nicht ins Gesetz. Weil nun aber dieser Artikel schon im Gesetz ist, habe ich mit anderen Kollegen den Minderheitsantrag eingereicht. Der bestehende Artikel heisst: «Radfahrer müssen die Radwege und Radstreifen benützen.» Der Antrag der Minderheit lautet: «Radfahrer müssen, ausgenommen auf Einspurstrecken, die Radstreifen benützen.» Das heisst also: Die Radfahrer brauchen nicht unbedingt den Radweg zu benützen. Der Radwegzwang soll wegfallen. Die Erklärung ist relativ einfach. Beim Autofahrer kennen wir keine Verpflichtung, die Autobahn oder Autostrasse zu benützen. Der Velofahrer hingegen soll in jedem Fall den Radweg benützen müssen. Das ist eine ungleiche Behandlung verschiedener Verkehrsteilnehmer. Zudem kommt es gerade im Winter vor, dass wegen den Schneehaufen am Strassenrand der Radstreifen unbenützbar ist oder die Ein- und Ausfahrten von Radwegen versperrt sind. Oder das bekannte Zügelauto steht einfach quer über dem Radstreifen oder Radweg, und der Radfahrer kann den Radweg nicht benützen. Ein weiteres Beispiel, das leider immer noch vorkommt: Es gibt ungeeignete Anlagen von Radwegen. Ein Velofahrer hat aber Steigungen und Umwege nicht gerne. Wenn die normale Strasse diese Hindernisse nicht oder weniger aufweist, dann benützt er eben den Radweg nicht. Der Radweg bietet zwar grundsätzlich Schutz und Sicherheit. Aber dieser Grund allein darf nicht zu einer Zwangsmassnahme führen. Wir sollten die Zweiradfahrer nicht ohne Not zu Gesetzesbrechern machen. Ich bitte Sie also, aus Gründen der rechtsgleichen Behandlung verschiedener Verkehrsteilnehmer, der Kommissionsminderheit zuzustimmen.

Günter: Mein Antrag zu Absatz 1 geht noch etwas weiter als jener von Kollege Zwygart. Ich beantrage Ihnen, diesen ganzen Absatz zu streichen. Er ist völlig überflüssig. Jeder normale Velofahrer wird einen Velostreifen benützen, wenn er so angelegt ist, dass man ihn wirklich befahren kann. Der Velofahrer gefährdet nämlich sonst sein Leben. Wir sollten nicht mit einem unvernünftigen Verhalten rechnen; denn ein unvernünftiger Velofahrer, der so dumm ist und absichtlich neben dem Velostreifen fährt, der lässt sich auch nicht durch diesen Absatz 1 beeindrucken. Es ist ein typisches Beispiel unnötiger Regeldichte und für das Einführen von sinnlosen Gesetzesbestimmungen.

Vom Grundsätzlichen her: Wenn die Anlage richtig funktioniert, benützt jeder Velofahrer die Veloanlage in seinem ureigensten Interesse. Es ist einem als Velofahrer dort wohler als auf der normalen Strasse, wenn der Veloweg nicht von irgendwelchen Autobahnbauern angelegt wurde, die wenig Ahnung haben, wie sich ein Velofahrer verhält: Ich

könnte Ihnen Beispiele von Kurvenradien vorlegen, die nicht stimmen und so das richtige Velofahren verunmöglichen, Unterführungen mit grossen Steigungen usw. Wenn Anlagen aber velogerecht und verkehrstechnisch richtig gemacht werden, werden sie benützt. Das braucht man nicht zu regeln!

Ein zweiter Grund für meine Ablehnung ist der, dass die Behörden gar nicht bereit sind, die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass man das einhalten könnte. Seit einem Monat herrscht Winterwetter, und jeden Morgen ist es dasselbe: Man kann den Radweg gar nicht benützen, weil vor der Ein- und Ausfahrt jedesmal ein meterhoher Schneehaufen liegt. Heute gibt es nur eine Priorität auf unseren Strassen: dass die motorisierten Verkehrsteilnehmer möglichst rasch und gut fahren können, der ganze Rest kann warten. Das ist leider Tatsache!

Ich habe mich bei den entsprechenden Strassenverkehrsämtern beschwert, weil es dort, wo ich wohne, zu sehr gefährlichen Situationen kommen kann, wenn ein Radweg nicht offen ist. Die Velofahrer müssen ausweichen, fahren auf Glatteis und riskieren umzufallen, wo die Autofahrer nicht bremsen können. Die Strassenverkehrsämter haben mir gesagt, sie hätten gar nicht die Leute und das Material dazu, um morgens auch noch die Velowege frei zu machen. Wir wissen alle, dass es vor allem Schüler sind, die Velo fahren. Ihnen sollte man helfen. Unser Staat ist aber nicht bereit, dafür zu sorgen, dass Schüler am Morgen sicher in die Schule fahren können. Ich bin im letzten Monat mindestens vierzigmal zum Gesetzesbrecher wider willen geworden, da ich einfach auf der Strasse fahren musste, weil der Veloweg nicht befahrbar war.

Absatz 1 ist also auch von der technischen Seite her eine undurchführbare Bestimmung. Ich erinnere Sie an andere Bestimmungen im Umweltschutz, die wir Ihnen vorgeschlagen haben und die mit gutem Willen durchsetzbar gewesen wären, wo dies ein wichtiger Ablehnungsgrund war. Absatz 1 ist bei den Velofahrern nicht durchsetzbar, wenn die Anlagen falsch gebaut sind; wenn die Anlagen richtig sind, ist es in gewissen Jahreszeiten von Seiten der Öffentlichkeit nicht machbar, weil man die technischen Mittel nicht hat, die Velowege zum Beispiel am Morgen rechtzeitig zu öffnen. Mit anderen Worten: Das Beste, was wir tun können, ist, diesen Absatz ersatzlos zu streichen.

Basler, Berichterstatter: Ihre Kommission lehnt den Minderheitsantrag von Herrn Zwygart mit 12 zu 5 Stimmen ab, und sie würde den noch weiter gehenden Artikel 46 Absatz 1 nach Version Günter aus folgender Ueberlegung noch wuchtiger ablehnen:

Wenn keine Pflicht mehr für die Benützung solcher Radwege besteht, ist es auch sinnlos, sie zu erstellen. Zur Entflechtung des Verkehrs gehört nicht nur, dass der Automobilist nicht auf dem Radweg fährt, sondern auch, dass der Radfahrer die Fahrbahn meidet, wenn für ihn separate Wege offenstehen. Gibt es Hindernisse, Kollege Günter, zum Beispiel keine Schneeräumung auf dem Radweg, so darf, ja muss doch der Radfahrer auf den dem Verkehr geöffneten Strassenbereich ausweichen.

Wir lehnen diese beiden Minderheitsanträge ab.

M. Perey, rapporteur: Là encore il est difficile de suivre ce qui nous est proposé.

Tout d'abord je voudrais répondre à M. Zwygart, qui reconnaît – il vient de le dire – que cette précision aurait sa place dans l'ordonnance. Je crois que la commission l'avait entendu, puisque, par 10 voix contre 1, elle avait refusé d'introduire cet alinéa conformément à la proposition de M. Zwygart.

La proposition de M. Günter, de supprimer l'alinéa 1er, est étrange, car, comme on vient de le dire, pourquoi en fait-on? Ce ne sont pas les autos ou les motos qui doivent rouler sur les pistes cyclables. Elles sont faites pour les vélos. Vous dites qu'il y a des problèmes, c'est évident que s'il y a 50 cm de neige on ne va pas y rouler. Avec une voiture, s'il y a un mètre de neige sur un chemin, on n'y roule pas non plus.

Cela va de soi. Il faut garder dans la loi ce qui est raisonnable et le reste doit se trouver dans l'ordonnance.

En ce qui concerne l'alinéa 3 nouveau, vous dites qu'il faudrait permettre à une personne de plus de 16 ans de circuler à côté d'un enfant inexpérimenté, sur les routes principales. Est-ce bien la place d'un enfant inexpérimenté de rouler sur une route principale? Je crois qu'on va vraiment trop loin, on sort du problème, et je vous propose de repousser ces amendements.

Bundesrätin Kopp: Ich habe tatsächlich wenig Verständnis für das Anliegen von Herrn Zwygart. Denn es ist ja im Interesse der Velofahrer, dass sie die speziell für sie erstellten Fahrwege auch tatsächlich benützen. Es ist auch nicht einzusehen, weshalb gerade auf Einspurstrecken Radfahrstreifen nicht benützt werden sollten. Denn gerade dort werden bisweilen Radstreifen angebracht, um den Radfahrer sicher über die Verzweigung zu führen. Im übrigen versteht es sich von selbst, dass nicht dem geradeaus führenden Radstreifen folgen muss, wer bei einer Verzweigung abbiegen will. Das ist eine Selbstverständlichkeit.

Herr Günter, ebenso selbstverständlich ist, dass der Radfahrer auch die Strasse benützen kann, wenn ein Radweg nicht benützbar ist, weil z. B. der Schnee nicht geräumt ist. Aber wir können ja nicht unsere Gesetzgebung auf eine solche Ausnahmesituation abstellen.

Ich bitte Sie, zusammen mit der grossen Mehrheit Ihrer Kommission, den Antrag abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Minderheit	offensichtliche Mehrheit
Für den Antrag Günter	Minderheit

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit	88 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	34 Stimmen

Abs. 2 und 3 – Al. 2 et 3

Günter: Es geht um zwei Probleme: erstens um das Problem des Nebeneinanderfahrens ganz allgemein. Hier schlage ich Ihnen eine Regelung vor, die wieder auf das zurückgeht, was vor 1960 gegolten hat. Das Verbot, nebeneinander zu fahren, ist nämlich nicht immer in diesem Gesetz gewesen. Ich habe schon als Schüler nicht verstanden, warum wir nicht nebeneinander fahren und während dem Velofahren miteinander plaudern dürfen, damit der Autofahrer, der allein in seinem Wagen sitzt, mit ungebremster Geschwindigkeit an uns vorbeibrausen kann. Darauf kommt es doch eigentlich heraus: Wenn zwei Velofahrer nebeneinander fahren, ist das nicht gefährlich wegen des Autofahrers. Der sieht sie nämlich von weitem. Aber es kann geschehen, dass er nicht ungebremst überholen kann und warten muss, bis ein entgegenkommendes Fahrzeug vorbei ist. Anschliessend ist das Ueberholen meistens nie ein Problem, weil der Beschleunigungsunterschied derart gross ist, dass zwei Radfahrer, die nebeneinander fahren, rasch überholt sind; unter dem Blickwinkel der Gefahr ist das Verbot also nicht diskutabel. Ich muss allerdings zugeben, dass die Lösung, wie sie hier vorliegt, durchaus im Sinne des Gesetzes ist, nämlich einer ungebremsten Fahrt für diejenigen, die einen Motor an ihren vier Rädern haben.

Ich will das Rad der Zeit nicht ganz zurückdrehen, sondern schlage Ihnen vor, dass Velofahrer wenigstens auf Nebenstrassen, falls wenig Verkehr herrscht auf der Hauptstrasse und wenn sie im Verband fahren, zu zweit fahren dürfen. Das ist eine legitime Forderung, die wesentlich dazu beiträgt, das Velofahren angenehmer zu machen, und ich möchte Sie nochmals daran erinnern, dass Sie irgendwo in diesem Gesetz etwas tun sollten, damit das Velofahren etwas attraktiver wird.

Die Lösung des zweiten Problems, die ich Ihnen vorschlage, betrifft das Problem der Kinder. Ein Grossteil der Velofahrer

sind Kinder, und sie sind zum Teil ungeübt im Verkehr. Der Kommissionssprecher französischer Zunge hat schon etwas vorgegriffen und meinen Antrag bekämpft, bevor ich ihn gestellt habe. Das hat wenigstens den Vorteil, dass man seine Argumente kennt. Er sagt: Warum geht man mit unerfahrenen Kindern auf die Hauptstrasse? Meine Meinung ist nicht, dass man mit Kindern, die nicht velofahren können, auf die Hauptstrasse gehen soll! Aber irgendeinmal müssen Sie mit allen Kindern in den grösseren Verkehr. Ich kann Ihnen als Vater von etlichen Kindern sagen, dass das ein Problem ist. Heute haben Sie folgende Vorschrift: Sie müssen hintereinander fahren. Da haben Sie zwei Möglichkeiten: Sie können vor dem Kind fahren und dann Befehle nach hinten geben. Ich rate Ihnen, das einmal zu versuchen. Das Kind wird in den meisten Fällen, vor allem, wenn noch Verkehr herrscht, nichts verstehen und dann irgend etwas machen, weil es meint, der Vater habe etwas anderes gesagt. Zweite Möglichkeit: Sie fahren hinterher; die ist noch schöner. Wenn Sie dem Kind nämlich etwas rufen, dann wird es mit der grössten Wahrscheinlichkeit den Kopf drehen, um Sie besser zu verstehen, und dann schaut es nicht mehr nach vorne; Sie können sich ausmalen, was dann passiert. Im Interesse der Kinder müssen wir sie lehren, im Verkehr zu fahren, und wir müssen eine Lösung suchen, dass derjenige Erwachsene, der mitfährt, neben dem Kind fahren kann.

Ich rechne damit, dass Sie meinen Antrag 2 zu Absatz 2 ablehnen werden. Dann wird aber der Absatz 3 um so wichtiger. Wir müssen eine Möglichkeit schaffen, dass Eltern, die ihre Kinder schützen wollen und radfahren, dies legal tun können. Heute ist der Zustand illegal. Jeder vernünftige Mensch, der mit einem Kind auf die Strasse geht, tut es natürlich trotzdem, und jeder vernünftige Polizist schaut weg. Es ist aber keine gute Gesetzgebung, ein Gesetz so zu schaffen, dass man sagen muss: jeder vernünftige Mensch macht es anders, und jeder vernünftige Polizist schaut weg, wenn es übertreten wird.

Ich möchte Sie bitten, hier zuzustimmen.

Basler, Berichterstatter: Die Frage des Nebeneinanderfahrens auf Nebenstrassen, also Artikel 46 Absatz 2, wurde in der Kommission auch diskutiert; dann aber mit 12 gegen 5 Stimmen abgelehnt. Es ist zu sagen, dass der Bundesrat die Kompetenz hat, zur heutigen – wie Kollege Günter sagt – sturen Regelung auch Ausnahmen vorzusehen. Die Ausnahmen sind in Artikel 43 der Verkehrsregelverordnung geregelt. Wir haben gehört, dass das Bundesamt für Polizeiwesen den Wunsch der Zweiradverbände aufgenommen hat, dass es ein Vernehmlassungsverfahren durchgeführt hat, wonach auf Nebenstrassen ausserorts ein Nebeneinanderfahren doch gestattet wäre. Aber die Kantone – wurde uns gesagt – haben sich im Verhältnis von 4 zu 1 dagegen ausgesprochen, weil besonders beim Kreuzen eine sehr gefährliche Situation entstehen würde. Das ist zum Absatz 2 zu sagen.

Allerdings erachten wir den Absatz 3 als noch viel gefährlicher. Wir haben ihn auch mit 10 gegen 1 Stimme abgelehnt. Da sollte sogar auf Hauptstrassen ein Nebeneinanderfahren erlaubt sein. Das geht in der Tat nicht.

Abs. 2 – Al. 2

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Günter	32 Stimmen
Dagegen	73 Stimmen

Abs. 3 – Al. 3

Für den Antrag Günter	29 Stimmen
Dagegen	62 Stimmen

Art. 49 Abs. 2

Antrag Leutenegger Oberholzer

Die Fussgänger haben die Fahrbahn vorsichtig und auf dem

kürzesten Weg zu überschreiten, nach Möglichkeit auf einem Fussgängerstreifen. Sie haben den Vortritt auf diesem Streifen. (Rest streichen)

Art. 49 al. 2

Proposition Leutenegger Oberholzer

Les piétons traverseront la chaussée avec prudence et par le plus court chemin en empruntant, où cela est possible, un passage pour piétons. Ils bénéficieront de la priorité sur de tels passages. (Biffer le reste)

Frau Leutenegger Oberholzer: In diesem Rat war bis jetzt vielfach davon die Rede, dass das Strassenverkehrsgesetz ein Rahmengesetz sei, dass man es nicht überladen solle, dass man Detailbestimmungen in die Verordnung nehmen solle. Ich mache Ihnen jetzt einen Antrag zur «Gesetzeshygiene», nämlich den Antrag, dass man in Artikel 49 Absatz 2 «... Sie haben den Vortritt auf diesem Streifen, dürfen ihn aber nicht überraschend betreten» den Nebensatz streicht. Damit werde ich sicher Ihrem Anliegen entgegenkommen, Frau Kopp, und damit das Rahmengesetz als Rahmengesetz verdeutlichen. Diese Streichung hat aber eine materielle Bedeutung. Es geht um folgendes: Heute haben die Fussgänger und Fussgängerinnen nur mehr sehr beschränkten Raum in unserem Verkehrswesen. Davon war heute schon verschiedentlich die Rede. Selbst auf den Fussgängerstreifen gilt das Vortrittsrecht nur sehr beschränkt, nämlich dann, wenn man sich schon auf dem Fussgängerstreifen befindet. Das ist nicht zuletzt darauf zurückzuführen, dass im Gesetz eindeutig festgehalten ist, dass man den Fussgängerstreifen nicht überraschend betreten darf. Wenn Autokolonnen vorbeifahren, habe ich als Fussgängerin nicht das Recht, ihn überraschend zu betreten und den Vortritt zu erzwingen. Das führt dazu, dass bei dem steigenden Verkehrsfluss die Fussgänger und Fussgängerinnen oft sehr lange warten müssen, bis sie überhaupt die Strasse überqueren können. Das hat vor allem für die betagten Verkehrsteilnehmer(-innen) ganz verheerende Konsequenzen. Ich möchte sie auch darauf hinweisen, dass gerade die Unfälle mit betagten Fussgänger(-innen) massiv zugenommen haben, vor allem auch diejenigen mit tödlichem Ausgang. Ebenso erschreckend ist die Zahl der Fussgängerunfälle, die auf den Fussgängerstreifen passieren. Es sind weit über 1000 im Jahre 1985. Dies alles ist beredter Ausdruck dafür, dass von den Automobilisten das Vortrittsrecht der Fussgänger und Fussgängerinnen auf dem Fussgängerstreifen eben nicht beachtet wird, und das ist auch Folge dieser Bestimmung im Gesetz. Ich bitte Sie also, diesen Nachsatz zu streichen und damit zu verdeutlichen, dass wir Fussgänger und Fussgängerinnen wieder das absolute Vortrittsrecht auf dem Fussgängerstreifen haben. Ich bitte Sie, meinem Antrag zuzustimmen.

M. Perey, rapporteur: Je m'exprimerai également à titre personnel au sujet de cet article 49 dont la commission n'a pas débattu.

Mme Leutenegger nous dit que c'est un «toiletage», c'est beaucoup plus que cela, à mon avis. Nous sommes tous d'accord que sur les passages à piétons, ces derniers doivent avoir la priorité, mais il faut pour cela qu'ils marquent leur intention, et c'est ce qui se fait actuellement dans la loi. Le piéton doit manifester son intention de traverser, autrement on ne saurait jamais où on en est. Si on supprime ce groupe de mots, on va donner une fausse sécurité au piéton qui va déboucher dans une colonne de piétons et se lancer sur la route, en disant qu'il avait la priorité. C'est faux. Si les automobilistes ne laissent pas passer les piétons, ils ont tort, les piétons ont la priorité, c'est vrai, mais il faut maintenir le système actuel qui demande simplement au piéton de marquer son intention. Je vous propose de refuser cet amendement.

Bundesrätin Kopp: Ich bin nun doch etwas erstaunt über diesen Antrag von Frau Leutenegger Oberholzer, denn dieser Passus wurde ausgesprochen zur Sicherheit des Fuss-

gängers eingeführt. Wenn Sie nun diesen Satz streichen wollen, würde sich der Fussgänger in einer falschen Sicherheit wiegen, nämlich dass er das absolute Vortrittsrecht hat. Er hat das Vortrittsrecht, und die Automobilisten müssen Rücksicht nehmen, aber im Interesse des Fussgängers wurde seinerzeit der entsprechende Passus in Artikel 49 Absatz 2 eingeführt. Ich möchte Sie also im Interesse des Fussgängers bitten, nicht darauf zu verzichten.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Leutenegger Oberholzer	10 Stimmen
Dagegen	71 Stimmen

Art. 56 Abs. 3 (neu), 57 Abs. 1 und 4, 57a (Art. 57bis wird neu Art. 57a), 57b und 69

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 56 al. 3 (nouveau), 57 al. 1 et 4, 57a (l'art. 57bis devient l'art. 57a), 57b et 69

Proposition de la commission

Adhérent au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 70

Antrag der Kommission

Abs. 2

Mehrheit

Ablehnung des Antrages der Minderheit

Minderheit

(Bircher, Nauer, Rechsteiner, Zwygart)

Die Kantone schliessen eine Fahrrad-Haftpflichtversicherung ab. Diese muss den Schaden decken, für den der Benützer eines Fahrrades, dessen Halter im betreffenden Kanton Wohnsitz hat, haftet. Die Versicherungsprämien zahlt der Kanton oder nach Massgabe der kantonalen Gesetzgebung die Wohnsitzgemeinde.

Antrag Schüle

Abs. 2

Die Kantone regeln die Fahrrad-Haftpflichtversicherung und stellen dabei den Versicherungsschutz in der ganzen Schweiz sicher.

Abs. 3 bis 7

Streichen

Art. 70

Proposition de la commission

Al. 2

Majorité

Rejeter la proposition de la minorité

Minorité

(Bircher, Nauer, Rechsteiner, Zwygart)

Les cantons concluent une assurance-responsabilité civile pour les cycles. Celle-ci doit couvrir les dommages de celui qui utilise un cycle et dont répond le détenteur domicilié dans le canton concerné. Les primes d'assurance sont payées par le canton ou, si la législation cantonale le prévoit, par la commune de domicile.

Proposition Schüle

Al. 2

Les cantons réglementent l'assurance-responsabilité pour les cycles en assurant la protection d'assurance dans toute la Suisse.

Al. 3 à 7

Biffer

Präsident: Herr Bircher hat das Wort zur Begründung des Minderheitsantrages. Ich bitte ihn, gleichzeitig die Anträge zu Artikel 18 zu begründen.

Bircher, Sprecher der Minderheit: Der Ratspräsident hat sinnvollerweise diese zwei Artikel 18 und 70 miteinander gekoppelt zum Zweck der Begründung respektive der Diskussion, damit auch die Abstimmung in engem Zusammenhang erfolgen kann. Beide Artikel beziehen sich auf das jährlich zu lösende Kennzeichen für Velos und auf die obligatorische Versicherungspflicht. Sie finden den Minderheitsantrag, den ich hier zu vertreten habe, auf der Fahne. Ich habe auch in der Kommission zu Artikel 18 einen Antrag eingereicht, den ich hier dann wieder einzeln eingereicht habe.

Zunächst zu Artikel 18: Hier soll das jährliche Lösen eines Kennzeichens für das Velo gestrichen werden. Die Ansicht über das heutige jährliche Lösen der Velonummer ist sehr wahrscheinlich weitgehend unbestritten: es ist etwas Unsinniges, Bürokratisches; und es braucht auch enorme Mengen Aluminium – etwa 26 Tonnen –, um jährlich alle Velonummern neu zu stanzen. Man muss aber auch berücksichtigen, dass Tausende von Schalterstunden über alle Kommunen der Schweiz beansprucht werden und natürlich auch entsprechend Formalitäten zu erledigen sind, Karten auszufüllen, zu sammeln sind usw. Wenn uns unsere Angaben nicht irreführt haben, sind wir weltweit das einzige Land, das diese jährliche Kennzeicheneinlösung für Velos kennt. Wir verlangen beim Artikel 18 lediglich noch ein einmaliges amtliches Kennzeichen. Alle weiteren Einschränkungen wären zu streichen oder könnten allenfalls auf der Verordnungsstufe geregelt werden.

Ich möchte – obwohl Herr Schüle das viel besser kann – auch sagen, worin der Unterschied zum Vorschlag von Herrn Schüle etwa besteht. Er hat einen ähnlichen Antrag gestellt. Er möchte aber das einmalige, amtliche Kennzeichen abschaffen respektive es den Kantonen überlassen, ob noch ein solches Kennzeichen zu führen ist. Da meine ich, dass eine gesamtschweizerische Lösung vorzuziehen wäre. Meines Erachtens ist es auch nötig, dass ein einmaliges amtliches Kennzeichen noch besteht. Weshalb? Einmal wegen des Versicherungsobligatoriums, damit doch eine Erfassung des Fahrrads möglich ist; und dann, was wichtiger ist, für die mögliche Identifikation bei Diebstählen. Wir haben aus amtlichen Zahlen die Gegenüberstellung, dass von 100 gestohlenen Fahrrädern wegen der heutigen Identifikationsmöglichkeit immerhin 60 wieder beigebracht und dem rechtmässigen Besitzer zurückgegeben werden können. In der Bundesrepublik Deutschland, die für Velos kein solches Identifikationsmerkmal mehr besitzt, kommen noch zwei von hundert gestohlenen Fahrrädern zurück. Also ein enormes Missverhältnis.

Leider ist nun eine breit angelegte Vernehmlassung, welche das Departement in den letzten Monaten gestartet hat, nicht so weit gegangen wie unsere zwei Vorschläge Schüle und Bircher, weshalb diese Antragstellung nötig ist. Der Artikel 18 würde gemäss Vorstellungen des Departementes so stehen gelassen, sonst wäre er ja eben hier in der Revision einbezogen. Zwar würde dann die jährliche Aluminiumnummernlöschungspflicht entfallen, aber sie würde durch eine jährliche Vignettenschlacht ersetzt. Also der Velohalter müsste zwar nicht mehr die vom Umweltgedanken her unsinnige Aluminiumnummer lösen, aber doch eine Vignette. Das ist die Vorstellung des Departementes.

Man würde sich also schrittweise einer Vereinfachung nähern, aber diese Vereinfachung bliebe doch auf halbem Wege stehen. Die jährliche Bürokratie, vor allem auch diese unsinnige Warterei, diese Beanspruchung von Gemeindepersonal, würden natürlich bestehen bleiben.

Vorbildlich ist unser Nachbarland Liechtenstein. Ich möchte Ihnen dieses Beispiel zitieren. Die Liechtensteiner haben seit letztem Jahr gratis allen Velohaltern eine Dauernummer abgeben. Der Halter ist registriert, und genau das will ja eigentlich unser Antrag.

Ich zitiere auch das Beispiel des verkehrsreichsten Kantons der Schweiz. In Zürich hat eine Behördeninitiative, die von über 100 Zürcher Kantonsräten überwiesen wurde, deutlich verlangt, dass die Abgabe von Mehrjahresschildern eingeführt werde. Das entspricht eigentlich genau dem, was wir

vorschlagen, zusätzlich muss aber noch eine pauschale Versicherung durch den Kanton abgeschlossen werden.

Bei Artikel 70 geht es um die Frage: Soll überhaupt das Velo noch versichert werden? Wenn ja, ist diese Versicherung privat abzuschliessen oder kann sie allenfalls auch das Gemeinwesen übernehmen? Unser Vorschlag lautet: Die obligatorische Velo-Haftpflichtversicherung soll beibehalten, inskünftig aber vom Gemeinwesen, also von der öffentlichen Hand, pauschal übernommen werden.

Ich habe diesen Antrag bereits in der Kommission gestellt und zunächst eigentlich mit einer Lösung geliebäugelt, bei der die Prämienübernahme durch den Bund erfolgt wäre. Laut Meinung der Fachleute des Departementes wäre aber die Verfassungsgrundlage für diese Lösung in Frage gestellt. Es ist ja kaum zweckmässig, wenn wir hier einen Gesetzesartikel kreieren, der nicht verfassungsmässig abgestützt ist.

Das Departement selbst hat diese Versicherungsfrage in der Vernehmlassung, die ich vorhin erwähnt habe, gestellt und hat u. a. auch die Uebernahme der Prämien durch Kanton oder Gemeinde als Fragestellung aufgenommen. Auch hier sehen Sie, dass kein entsprechender Antrag im Gesetzesvorschlag enthalten ist. Man hat sich noch nicht für diese Uebernahme der Versicherungsprämien durch den Kanton oder die Gemeinde entscheiden können.

Das ist an sich auch schade, weil natürlich diese enge Beziehung besteht. Wenn es am Schluss dazu käme, dass man zwar bei der Nummernfrage eine Vereinfachung erzielen würde, aber die Versicherungspflicht privat bestehen liesse und jeder dann trotzdem jährlich wieder seine Versicherungsprämie bezahlen gehen müsste, dann hätten wir nach wie vor den gleichen bürokratischen Apparat.

Wir gehen grundsätzlich davon aus, dass ein Versicherungsobligatorium bestehen bleiben sollte. Auch alle zu Worte gekommenen Interessenorganisationen der Zweiradfahrer befürworten das. Der Grund ist einleuchtend: Wenn natürlich nur wenige Verkehrsteilnehmer bei Unfällen schwere Schäden hinterlassen und diese nicht gedeckt sind, dann haben wir eine grosse Lücke, die nur noch schwer zu füllen wäre.

Wir glauben, ein Versicherungsobligatorium muss für den Verkehrsteilnehmer, auch den Velofahrer, nach wie vor bestehen. Zur Vereinfachung sollte aber in Zukunft die Bezahlung der Versicherungsprämie pauschal durch das Gemeinwesen ermöglicht werden.

Die Begründung: Der Vorschlag bringt natürlich eine Vereinfachung; es ist nur noch ein Partner – der Kanton oder allenfalls das Gemeinwesen –, der dann die Versicherung abschliesst und die Prämien bezahlt. Ich glaube, man darf aber ohne weiteres auch hier dem Velofahrer etwas entgegenkommen. Er ist ein Verkehrsteilnehmer, der keine Luftschadstoffe produziert, der unser Verkehrsnetz insgesamt entlastet. Wenn man ihn hier mit dieser kleinen Geste belohnen würde, ginge es ja nicht um die paar Franken, aber es ginge um eine psychologische Geste, die sicher auch mehr Menschen für die Zukunft stärker anspornen würde, Velos zu benutzen.

Ein weiterer Grund ist auch eine Ungerechtigkeit, die natürlich für die Velofahrer unverständlich ist. Die Prämien sind heute von Kanton zu Kanton recht unterschiedlich. Ich habe da einige Zahlen recherchiert. Es gelten heute beispielsweise Spitzenansätze in den Kantonen Freiburg und Tessin. Da bezahlen Sie für diese Velotaxen 16 Franken, Bern liegt beim Durchschnitt von 11 Franken, Genf liegt günstiger mit 7 Franken.

Die übrigen Kantone bewegen sich dazwischen. Sie sehen also, mehr als eine Verdoppelung vom billigsten zum teuersten Kanton. Das ist natürlich für den Velofahrer störend und uneinsichtig, auch wenn es nur um wenige Franken geht. Wenn das Gemeinwesen, wie wir es vorschlagen, die Prämien übernimmt, entfallen natürlich auch diese störenden Unterschiede, weil dann ja eben der Prämienbezahler die Kantone oder allenfalls – das lässt jetzt unser Antrag offen – die Wohnsitzgemeinden sind. Das ist übrigens heute schon vereinzelt der Fall. Ich verweise nochmals auf die

überwiesene Behördeninitiative im Kanton Zürich. Darin wird *expressis verbis* verlangt, dass die Pauschalversicherung der Velos durch die öffentliche Hand, durch den Kanton zu übernehmen wäre.

Ich bitte Sie also, den Zusammenhang zu sehen. Es geht bei beiden Artikeln, 18 und 70, um eine bedeutende Vereinfachung für die Velofahrer. Es gilt, die Frage abzuwägen, ob Sie überhaupt noch ein Kennzeichen wollen; ich habe Ihnen die Gründe genannt, weshalb wir für ein einmaliges Kennzeichen sind: Auffindung bei Diebstählen, Registratur für die Versicherung. Das zweite Schwergewicht: Die Uebernahme der Versicherungsprämie durch Kanton oder Wohnsitzgemeinde.

Das ist kurz zusammengefasst der Inhalt der beiden Anträge zu Artikel 18 und 70.

Schüle: Im März 1985 haben Sie einstimmig dem Bundesrat den Auftrag gegeben, die Velonummern abzuschaffen, einen solchen Vorschlag vorzubereiten und dabei die Versicherungsfrage zu prüfen.

Leider ist nun die Velonummern-Bürokratie in dieser Revisionsvorlage des SVG nicht angegangen worden. Die Mühlen der Verwaltung mahlen nicht so schnell. Dafür – Herr Bircher hat es erwähnt – ist letztes Jahr diese Vernehmlassung durchgeführt worden. Aus mir nicht bekannten Gründen wurde dabei Artikel 18 SVG nicht in Frage gestellt. Der Ausgangspunkt dieser Vernehmlassung war darum falsch gewählt; ob diese Velonummern-Bürokratie abgeschafft werden soll, ist doch die Frage. Verschiedene Vorstösse in Gemeinden wie Kantonen haben gezeigt, dass der Wunsch vieler ist. Jährlich für 2,5 Millionen Fahrräder eine Nummer – sei es ein Schild oder einen Kleber – lösen zu müssen, ist für die öffentliche Verwaltung, vor allem aber auch für die Velohalter selbst, schlicht eine Zumutung. Hier auf föderalistischem Weg eine Vereinfachung zu erreichen, ist das Ziel meines Antrages, der in Artikel 18 die Bestimmung streichen will, dass der Bund den Kantonen ein befristetes amtliches Nummernschild vorschreiben soll.

In Artikel 70 wiederum soll nur noch festgehalten sein, dass die Kantone die Fahrradhaftpflichtversicherung zu regeln und den Versicherungsschutz sicherzustellen haben. Diese Regelung überlässt es den Kantonen, wie sie die Versicherung konkret regeln wollen. Die Kantone können die Prämien wie bisher dem Halter überbinden, sie können die Prämien aber auch selbst übernehmen oder die Gemeinden damit belasten. Sie könnten aber auch die Versicherungsprämie ein einziges Mal beim Fahrradkauf erheben. Die vorgeschlagene Regelung lässt überdies zu, dass die vorbereitete Lösung mit dem Kleber schon nächstes Jahr durchgeführt werden kann. Dieses Vorhaben des Departements kann meines Erachtens aber eben nur eine Übergangslösung sein, weil zwar das Aluminium eingespart werden kann, aber damit die Bürokratie nicht beseitigt wird.

Darf ich meinen Vorschlag nun kurz mit dem Konzept der Minderheit vergleichen: Kollege Bircher will erstens nur auf die jährliche Einlösungspflicht, nicht aber auf das bundesrechtlich vorgeschriebene amtliche Kennzeichen verzichten. Mein Antrag überlässt es den Kantonen, ob sie überhaupt an einem amtlichen Kennzeichen festhalten wollen. Ich darf dem Argument Herrn Birchers betreffend die Identifikationsmöglichkeit entgegenhalten, dass auch der bundesrätliche Vorschlag mit dem Kleber einen Verzicht auf ein eigentliches Veloregister und damit auf eine Identifikationsmöglichkeit bedeuten würde. Die Rahmennummer der Velos könnte allenfalls ein Ersatz sein.

Herr Bircher will zweitens vom Bund aus festhalten, dass künftig die Kantone oder allenfalls die Gemeinden, in jedem Fall aber die öffentliche Hand, die Prämie zu übernehmen haben. Ueberlassen wir doch diesen Entscheid, der das Problem der Eigenverantwortlichkeit aufwirft, den Kantonen!

Das sind die Gründe, die für diesen Vorstoss sprechen. Ich ersuche Sie um Ihre Unterstützung. Ich bitte Sie in jedem Fall, eine Aenderung gegenüber dem bundesrätlichen Entwurf zu beschliessen, damit wir im weiteren Verfahren

das Problem der Velonummern-Bürokratie optimal lösen können.

M. Leuba: Nous sommes ici dans une situation quelque peu particulière en ce sens que le Département fédéral de justice et police prépare, à l'intention du Conseil fédéral, une révision de cet article 70, alinéa 2, et que les propositions Bircher et Schüle anticipent sur cette révision. Je pense que cela est dangereux parce que deux problèmes se posent de manière très claire.

La Commission intercantonale de la circulation routière, qui réunit les directeurs des polices des cantons, est absolument acquise – et nous le sommes aussi – à la suppression de la taxe sur les bicyclettes. Ce point est certain.

Les discussions entre MM. Bircher et Schüle ont révélé que la question qui se pose est celle de savoir s'il faut envisager un signe distinctif ou non. Cette question nous a longuement préoccupés et nous sommes arrivés à la conclusion qu'il fallait un signe distinctif, délivré une fois pour toutes et libre de toute taxe. En effet, on devrait pouvoir reconnaître chaque vélo, étant donné le nombre considérable de vols, chaque année. Vous ne voulez sans doute pas favoriser les voleurs, et ce signe distinctif, valable en Suisse, me paraît nécessaire.

Quant à la question de l'assurance, la majorité est d'avis que chaque canton doit pouvoir continuer d'agir à sa guise. Il y aurait cependant lieu de simplifier le système. Celui qui consiste en une vignette n'est pas compliqué. Les démarches que nous avons entreprises dans ce sens auprès de l'Association des services des automobiles sont déjà très avancées. Ces vignettes pourraient être acquises comme des timbres-poste, dans tous les bureaux de poste de Suisse. Cela serait vraiment très simple.

Il existe un avantage évident à conclure une assurance généralisée. En effet, si l'on supprimait simplement l'assurance généralisée pour la remplacer par une simple assurance individuelle, l'avantage de ne plus payer la taxe serait absorbé par la hausse du coût de la prime d'assurance. C'est pourquoi nous devons rejeter cette idée. La solution raisonnable est de permettre à chaque canton de faire comme il veut, mais au moyen du système de la vignette, par exemple, reconnu dans toute la Suisse.

C'est la raison pour laquelle il me paraît prématuré de statuer sur cette question. Mme la conseillère fédérale pourra certainement dire quand le projet sera prêt, nous espérons que ce sera très prochainement.

Je souhaite que vous vous ralliez à la position de la majorité de la commission, et que, dans un délai de six mois peut-être, le Département fédéral de justice et police puisse nous présenter un projet clair permettant de régler cette question, sans improvisation.

Frau Grendelmeier: Möglicherweise ziehe ich jetzt den Zorn meiner ökologischen Freunde auf mich.

Ich möchte Ihnen empfehlen, den Antrag Bircher abzulehnen, und zwar geht es mir nicht darum, wie und ob man diese bürokratische Velonummerngeschichte ändern, beibehalten oder was auch immer soll. Es geht mir um etwas ganz anderes. Es geht mir darum, dass ich es unverantwortlich finde, wenn man eine Haftpflichtversicherung einem Kanton oder einem wie immer gearteten Gemeinwesen überbinden will. Das verstösst meines Erachtens gegen das Verursacherprinzip, für das wir uns immer stark gemacht haben. Es verstösst auch gegen die Eigenverantwortlichkeit; und dazu möchte ich noch etwas sagen:

Ich habe manchmal den Eindruck, dass sich Velofahrer als bessere Menschen fühlen und ihren Zorn und ihre Frustration gegenüber dem Auto ungebremst am Fussgänger, dem wirklich schwachen Teil innerhalb unseres ganzen Verkehrssystems, auslassen. Das geht soweit, dass sie sich zu Recht auf der Strasse bedroht fühlen, auf das Trottoir ausweichen und dort genauso schlimm mit den Fussgängern verfahren wie die Automobilisten mit ihnen. Ich weiss, ich weiss, man wird mir jetzt sehr viel Böses nachsagen, und sehr viele Freunde werden zornig sein. Aber auch

Velofreunde müssen sich klar sein, dass die Strasse kein Sportfeld ist, dass sie das Trottoir nicht benützen dürfen und dass wenn möglich auch die Haftpflichtversicherung nicht noch auf ein Gemeinwesen abzuwälzen ist. Man kann sich nicht, wenn man velofährt – denn zumeist ist man auch Automobilist –, so benehmen, als wäre man auf einer Rennbahn.

Deshalb bitte ich Sie, auf jeden Fall den Antrag von Herrn Bircher, Rechsteiner und Zwygart abzulehnen. Ich halte es für verfehlt, eine ökologische Fortbewegungsmöglichkeit auf solche Weise zu fördern. Auch Velofahrer sind Verkehrsteilnehmer.

Basler, Berichterstatter: Wir führten in der Kommission eine ausgedehnte Aussprache über die Nummernschilder unserer Velos. Wir waren uns einig, dass der bisherige Zustand nicht fortauern darf. Wer nämlich Beispiele dafür sammelt, dass der administrative Aufwand für etwas grösser ist als die Gebühr, die man erhalten kann, für den sind Velonummern ein Prachtstück – es gibt sie sonst nirgends auf der Welt mehr. Wir haben bei der Herabsetzung der Arbeitszeit am Montag von den Stundenansätzen in der Schweiz gehört. Im Durchschnitt sind es 60 Franken, pro Minute also 1 Franken. Auf der Gemeinderatskanzlei müssen für jede Nummer Ausweise und Formulare ausgefüllt und abgerechnet werden, was am Ende der Buchungskette die 3 bis höchstens 8 Franken doch übersteigt! Auch der Bürger selbst braucht dann noch ein Mehrfaches an Zeit – diese ist auch Geld –, bis er wegen der Velonummer auf der Kanzlei und zurück ist; dann beginnt noch die Suche nach dem Schraubenzieher!

Die jährliche Einlösung dieser Schilder ist ein derartiges Aergernis geworden, dass wir uns gefragt haben, ob es nicht ohne ginge. Die Kollegen Bircher und Schüle haben versucht, eine bürgernähere Lösung in den Kantonen zu finden. Birschers Antrag wurde in der Kommission eher aus staatsrechtlichen Gründen abgelehnt, Schüles Antrag lag uns nicht vor. Somit ist die Kommissionsmehrheit für die bundesrätliche Lösung.

Zur Abstimmung: Sowohl den Anträgen Bircher, also seinem Einzelantrag zu Artikel 18 Absatz 1 und seinem Minderheitsantrag zu Artikel 70 Absatz 3, wie auch den Anträgen Schüle zu diesen beiden Artikeln liegt jeweils ein Konzept zugrunde. Wir können daher ein Konzept Bircher, wie das der Präsident gesagt hat, einem Konzept Schüle und das obsiegende wiederum der bisherigen bundesrätlichen Lösung gegenüberstellen.

Noch kurz zu den Anträgen. Ich skizziere sie: Alle drei Konzepte (Bircher, Schüle, Bundesrat – also auch Kommissionsmehrheit –) verlangen den Versicherungsschutz in der ganzen Schweiz. Nach Bircher ist die Prämie von der öffentlichen Hand zu begleichen. Bircher und Bundesrat verlangen noch ein Kennzeichen, Schüle überlässt diese Frage den Kantonen. Die Gültigkeitsdauer schliesslich, die bisher nach bundesrätlicher Lösung ein Jahr betragen hat, will Bircher freigeben, Schüle lässt diese Frage offen.

M. Perey, rapporteur: La discussion que nous tenons à propos de cet article 70 reflète assez bien celle qui a eu lieu en commission. Nous sommes tous d'avis qu'il faut simplifier, que le système actuel n'est pas satisfaisant. Nous avons trop de tracasseries, de petites choses qui ennuient les cyclistes.

La discussion en commission de la proposition Bircher, alors que nous n'avions pas encore la proposition Schüle, a montré combien il était difficile de prendre une décision maintenant et combien il serait faux de prendre une décision trop hâtive et qui ne serait pas judicieuse. C'est pourquoi, tout en admettant sur le fond qu'il fallait à tout prix modifier cet article 70 et trouver une solution de simplicité, la commission a préféré, dans sa grande majorité – par 12 voix contre 4 – attendre et refuser la proposition Bircher. Le chef du Département de justice et police du canton de Vaud l'a relevé, Mme Kopp, conseillère fédérale, nous dira très certainement où en sont les travaux de révision.

Il serait dommage de prendre une décision trop hâtive. Tel a

été en tout cas l'avis de la commission qui, tout en souhaitant une modification dans le sens d'une simplification, vous propose d'en rester à la proposition du Conseil fédéral et de repousser la proposition Bircher ainsi que celle de M. Schüle.

Bundesrätin Kopp: Wir sind uns in diesem Saale alle einig, dass der gegenwärtige Zustand unbefriedigend ist. Es wird zu Recht kritisiert, dass er bürokratisch sei. Vom Umweltschutzgedanken her ist es unsinnig, jährlich so und so viele Tonnen Aluminium für Schilder zu verwenden. Das Postulat Schüle hat den Anlass gegeben, dass sich das Bundesamt für Polizeiwesen mit dieser Frage auseinandergesetzt und eine Lösung ausgearbeitet hat, die in der Vernehmlassung auf breite Zustimmung gestossen ist. Sie besteht darin, dass das Aluminium durch einen einfachen Kleber ersetzt wird, der nicht bei der Gemeindeverwaltung gelöst werden muss, sondern auf einfachste Art und Weise bei jeder Poststelle eingelöst werden kann.

Mit dem Antrag von Herrn Schüle sind einige Probleme verbunden, die ich Ihnen nun doch noch etwas gründlicher auseinandersetzen muss.

Die von Herrn Schüle vorgeschlagene Lösung bedeutet einen Rückschritt und keine Verbesserung gegenüber dem Status quo. Die Rechtsstellung des haftpflichtigen Radfahrers bzw. des durch einen Radfahrer Verletzten könnte nämlich verschlechtert werden, weil keine Gewähr mehr für einen in der ganzen Schweiz einheitlichen, gewissen Mindestanforderungen entsprechenden Versicherungsschutz im Fahrrad-Haftpflichtbereich bestünde. Ferner würde die Rechtsvereinheitlichung aufgehoben, wenn die Kantone sowohl vorschreiben könnten, ob überhaupt ein Fahrradkennzeichen abgegeben werden soll als auch, wie dieses aussehen soll. Und entgegen der Ansicht des Antragstellers bietet die vorgeschlagene Änderung keine Gewähr, dass die Kantone auf die jährliche Abgabe eines Fahrradkennzeichens verzichten würden; sie könnten sogar das bisherige Aluminiumkennzeichen beibehalten.

Im einzelnen möchte ich zu den Anträgen folgendermassen Stellung nehmen: In Artikel 18 Absatz 1 wird die Zulassung der Fahrräder geregelt. Die Fahrräder müssten nicht mehr den Bau- und Ausführungsvorschriften entsprechen, und die Kantone könnten die Gestaltung und die Gültigkeitsdauer des Kennzeichens nach Gutdünken selber bestimmen. Theoretisch wären damit 26 verschiedene Lösungen denkbar. Dies würde nicht nur die Arbeit der verschiedenen Polizeikörper bei der Versicherungskontrolle, sondern vor allem auch die Stellung des Verletzten wesentlich erschweren. Die beantragte Änderung geht sogar noch weiter, indem sie es in Artikel 18 Absatz 3 den Kantonen überlassen will, ob sie die Kennzeichen der Fahrräder regeln wollen. Eine Pflicht der Kantone dazu bestünde also nicht. Offen bleibt die Frage, ob der Bundesrat bei Untätigkeit der Kantone eingreifen sollte und aufgrund welcher Bestimmung dies geschehen müsste. Die beantragte Streichung der Absätze 3 bis 7 von Artikel 70 hätte rechtlich sehr unerfreuliche Konsequenzen. Insbesondere würde die Garantie des unmittelbaren Anspruchs des Geschädigten gegen den Versicherer und die allgemeingeltende Einreden- und Rückgriffsregelung für das Gebiet des Fahrrad-Haftpflichtrechts dahinfallen, was für den Geschädigten eine wesentliche Schlechterstellung bedeuten würde.

In der zum Thema «obligatorische Fahrrad-Haftpflichtversicherung, Verzicht auf das Fahrradkennzeichen aus Aluminium» im letzten Jahr durchgeführten Vernehmlassung haben sich die Befragten fast einhellig für die Beibehaltung der obligatorischen Fahrrad-Haftpflichtversicherung ausgesprochen. In der erwähnten Vernehmlassung haben sich 18 Kantone sowie die ganz klare Mehrheit der interessierten Verbände und Parteien dafür ausgesprochen, dass die Versicherungsprämien weiterhin dem Halter auferlegt werden, und zwar weil das Gegenteil einen Verstoss gegen das Verursacherprinzip darstellen würde.

Eine Behandlung des Antrags von Herrn Schüle in der laufenden Revision scheint mir auch deswegen fragwürdig

zu sein, weil wir zu diesem Artikel kein Vernehmlassungsverfahren durchgeführt haben. Bevor wir den Kantonen derartige Kompetenzen zuhalten wollen, müssen wir die Ansicht der Kantone kennen, ob sie überhaupt willens sind, diese neue Aufgabe zu übernehmen.

Herr Leuba hat zu Recht darauf hingewiesen – und er kennt sich als Präsident der interkantonalen Kommission für den Strassenverkehr in diesen Fragen bestens aus –, dass eine Neuregelung ohne Anhörung der Kantone nicht vom Zaun gebrochen werden sollte.

Ich glaube, dass mit der vorgesehenen Regelung – mit einem einfachen Kleber, der an jeder Poststelle bezogen werden kann – die Probleme gelöst werden. Vor allem hat diese Regelung auch den Vorteil, dass sie bereits auf das Jahr 1989 in Kraft gesetzt werden kann, währenddem wir weitere Jahre verlieren, wenn Sie dem Antrag von Herrn Schüle zustimmen.

Zum Antrag Bircher äussere ich mich nicht mehr. Das haben die Kommissionssprecher bereits getan. Ich bitte Sie also, sowohl die Anträge von Herrn Bircher wie von Herrn Schüle abzulehnen.

Art. 18 und 70 – Art. 18 et 70

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für die Anträge der Minderheit	54 Stimmen
Für die Anträge Schüle	74 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für die Anträge der Mehrheit	54 Stimmen
Für die Anträge Schüle	80 Stimmen

Art. 77 Abs. 1 zweiter Satz

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 77 al. 1 deuxième phrase

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 90 Ziff. 2bis (neu)

Antrag Günter

Als grobe Verletzung der Verkehrsregeln gilt namentlich eine wesentliche Ueberschreitung einer angeordneten Geschwindigkeitsbegrenzung. Wird die Geschwindigkeit innerorts um 15 km/h oder mehr und ausserhalb um 25 km/h oder mehr überschritten, so ist zudem der Entzug des Fahrausweises für mindestens ein Jahr anzuordnen.

Art. 90 ch. 2bis (nouveau)

Proposition Günter

Est considérée en particulier comme violation grave des règles de la circulation le dépassement substantiel d'une limite de vitesse prescrite. Si le dépassement de la limite de vitesse atteint ou dépasse 15 km/h dans les localités ou 25 km/h hors des localités, on ordonnera en outre le retrait du permis de conduire pour au moins un an.

Günter: Es ist das letzte Mal, dass ich Sie zu diesem Thema mit einem Antrag belästige.

Der Antrag beinhaltet eine Verschärfung der Strafbestimmung bei Ueberschreiten von angeordneten Geschwindigkeitsbegrenzungen, und zwar soll als Strafe für eine starke Uebertretung der verordneten Geschwindigkeitsbegrenzung der Fahrausweisentzug in allen Fällen angeordnet werden.

Sie wissen, dass weitherum Geschwindigkeitsübertretungen von denjenigen, die sie begehen, zum Teil auch vom Polizeikörper als Kavaliersdelikte betrachtet werden. Es besteht die merkwürdige Ansicht, das sei berechtigt, weil die Limiten zu

tief seien. Dabei ist eine Grenze eine Grenze, ob sie höher oder tiefer angesetzt ist.

Bei meinem Antrag soll jetzt nicht wieder eine Diskussion um Tempo 100 entflammen, sondern es geht um eine Durchsetzung von dem, was der Bundesrat beschliesst. Wenn Sie meinen Antrag annehmen, garantiere ich Ihnen, dass Sie anschliessend mit Sicherheit keine Probleme mehr mit Geschwindigkeitsübertretungen auf Nationalstrassen, aber auch innerorts und ausserorts haben werden. Der heutige Zustand, dass es ein Kavaliersdelikt ist, liegt darin begründet, dass die Bussen zu niedrig sind, dass jeder, der zu schnell fährt, sie im Grunde genommen einkalkuliert. Wenn er erwischt wird, ist er zwar darüber wütend, dass er erwischt wurde. Aber er weiss, dass er das problemlos zahlen kann.

Mein Vorschlag ist so konzipiert, dass eine Uebertretung um 33 Prozent der Energie bestraft wird. Es ist nämlich so, dass die kinetische Energie eines Fahrzeuges – nach dem Gesetz, das Einstein gefunden hat – abhängig ist von der Masse und der Geschwindigkeit im Quadrat durch zwei. Bei meinem Antrag wird der Fahrer bestraft, dessen Fahrzeug 33 Prozent mehr Energie hat als erlaubt. Das ist beträchtlich; sehen Sie sich einmal die Unfallstationen unseres Landes an: Es ist genau der Unterschied zwischen einem Todesfall und einer Invalidität und zwischen einer Invalidität und einer Verletzung, die noch geheilt werden kann.

Das freilich sind keine Kavaliersdelikte mehr. Wenn wir die Hunderten von Toten auf unseren Strassen ansehen und die nahezu 30 000 Verletzten, die wir jährlich haben – darunter viele, die ein Leben lang invalid bleiben –, wenn wir diese Legionen von Mitbürgern ansehen und uns vor Augen halten, dass in den allermeisten Fällen eine zu hohe Geschwindigkeit mit im Spiele war, kann man eine massive Geschwindigkeitsübertretung nicht mit gutem Gewissen als Kavaliersdelikt betrachten. Solange der heutige Zustand mit den Ordnungsbussen andauert, wird jeder begüterte Automobilist, der schnell von Punkt A nach Punkt B fahren will, das Risiko, etwas teurer zu reisen und eine Busse zu bezahlen, in seiner Rechnung einkalkulieren. Das geht auf die Dauer nicht mehr. Wenn Sie Artikel 90 Ziffer 2bis (neu) annehmen, werden auf unseren Strassen wieder geordnete Verhältnisse herrschen, ganz gleich, wo wir die Tempolimite festlegen. Jede beschlossene Limite sollte aber eingehalten werden, innerorts und ausserorts. Der heutige Zustand, wo jeder macht, was er will und, wenn er Pech hat, weil er von der Polizei erwischt wurde, etwas bezahlt, darf nicht mehr andauern.

Ich ersuche Sie, hier beizustimmen und mitzuhelfen, dass auf der Strasse wieder ein gesetzmässiger Zustand herrscht.

Scherrer: Ich muss wieder gegen eine Massnahme opponieren, die mir einfach übertrieben scheint. Ich muss vorausschicken, dass ich mit Herrn Günter grundsätzlich darin einig gehe, dass jemand, der wegen übersetzter Geschwindigkeit an einem gefährlichen Ort einen Unfall mit Personenschaden verursacht, zur Rechenschaft gezogen werden soll. Das geschieht auch. Das ist richtig. Stellen Sie sich aber einmal vor, wie das schon heute in der Praxis aussieht. Heute verliert ein Auto- oder ein Motorradfahrer, der die Geschwindigkeit um mehr als 30 km/h überschreitet, seinen Ausweis. Ab 20 km/h Ueberschreitung wird er beim Richter verzeigt; der Richter entscheidet aufgrund der tatsächlichen Verhältnisse, ob eventuell schon ab 20 km/h Ueberschreitung ein Führerausweisentzug angeordnet werden kann. Es ist nicht so, wie Sie sagen, Herr Günter. Die Uebertretung, für die Sie den einjährigen Führerausweisentzug vorschlagen, kostet einige hundert Franken. Nehmen wir das Beispiel Autobahn: Sie ist frei, es herrschen schönes Wetter und gute Sicht. Der Fahrer ist praktisch allein und fährt jetzt mit 150 km/h statt 120 km/h. Er hat damit ein Gesetz übertreten; womöglich wird er erwischt. Er bezahlt einige hundert Franken Busse. Dass er aber dazu, ohne dass er jemanden gefährdet hat, seinen Führerausweis noch für ein Jahr abgeben soll, ist nicht mehr verhältnismässig. Besonders tragisch wird es dann, wenn es einen Berufstätigen trifft, der

auf seinen Führerausweis angewiesen ist, um den Lebensunterhalt seiner Familie zu verdienen. Dieser Mensch kann seinen Beruf an den Nagel hängen! Deshalb bitte ich Sie, den Antrag Günter als unverhältnismässig abzulehnen.

M. Rohrbasser: En ce qui concerne les dépassements de vitesse, vous ne pourrez pas m'accuser de partialité car je dois vous dire que je n'ai pas de permis de conduire. Il n'empêche que, en tant que préfet, je dois rendre des ordonnances pénales – 500 ou 600 par année – c'est dire que je connais quelque peu cette musique.

Mon prédécesseur à cette tribune a dit que ces dépassements de vitesse coûtaient relativement cher: en ce qui concerne par exemple le canton de Fribourg, pour 30 kilomètres à l'heure nous arrivons à des amendes de 600, voire 700 francs, auxquels s'ajoutent les frais. Ces amendes sont déjà à mon avis assez élevées, assez pénalisantes, sans y ajouter encore ces mesures draconiennes, Monsieur, que vous préconisez. Je dois dire que très souvent, dans la pratique, j'ai eu affaire à des gens qui ont subi ce retrait de permis – légal à partir de 30 kilomètres/heure – et la discussion était toujours très difficile. Si on a les moyens de punir, la justice, c'est ainsi, n'a pas les moyens de racheter.

Vous l'avez dit, ce seront certainement des chômeurs que nous ferons, et qui plus est, des gens révoltés. A l'heure actuelle, si quelqu'un est privé de son permis durant une année, que ce soit un ouvrier ou un représentant qui doit gagner sa vie avec sa voiture, obligatoirement le patron ne lui fait pas de cadeau, il le licencie. Ce que vous préconisez a quand même un côté asocial. La justice est aveugle, c'est tant mieux, mais une justice sommaire c'est un peu le rasoir dans la main d'un singe, il blesse aussi bien celui qui s'en sert que celui qui est rasé.

M. Perrey, rapporteur: Je ne veux pas m'immiscer dans ce débat entre le représentant des automobilistes et M. Günter qui, lui, a l'air de ne pas beaucoup aimer ces derniers, mais je voudrais simplement faire une remarque. On ne cite nulle part dans la loi les vitesses, l'ordonnance seulement en fait mention.

Dès lors, pourquoi voulons-nous, pour punir, préciser les vitesses? Qui vous dit que, dans quelques années, ces vitesses auront encore leur raison d'être? Elles auront été modifiées si elles existent encore.

Par conséquent, pour une question de simplicité, je pense qu'il est inutile de faire figurer ces vitesses dans cet article que je vous propose de refuser.

Bundesrätin Kopp: Gégen den Antrag von Herrn Günter spricht formell, dass der Entzug des Führerausweises in Artikel 16 und 17 geregelt ist und nicht in Artikel 90, wie dies Herr Günter beantragt.

Zum Inhalt des Antrages. Schon heute, Herr Günter, kann bei Geschwindigkeitsüberschreitungen von mehr als 15 km/h der Führerausweis entzogen werden. Das Bundesgericht hat im übrigen die Praxis der Kantone, die den Führerausweis obligatorisch entziehen, wenn die Höchstgeschwindigkeit um mehr als 30 km/h überschritten wird, bekräftigt. Von dort her gesehen ist Ihr Antrag überflüssig.

Die Festlegung einer Mindestdauer von einem Jahr scheint mir nun aber doch unverhältnismässig zu sein, weil auch beim Führerausweisentzug das Verschulden und der Leumund des Motorfahrzeugführers sowie die berufliche Notwendigkeit, ein Motorfahrzeug zu führen, mitzubewerksichtigen sind. Die Mindestdauer von einem Jahr bei Geschwindigkeitsüberschreitungen ist auch im Verhältnis zu anderen Entzugstatbeständen nicht gerechtfertigt. Denken Sie zum Beispiel daran, dass bei Angetrunkenheit eine Mindestentzugsdauer von nur zwei Monaten vorgesehen ist.

Ich bitte Sie, den Antrag abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Günter
Dagegen

22 Stimmen
84 Stimmen

Art. 91 Abs. 3, 94 Ziff. 3 erster Satz, 96 Ziff. 2 Abs. 1 und 99 Ziff. 8 (neu)*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 91 al. 3, 94 ch. 3 première phrase, 96 ch. 2 al. 1 et 99 ch. 8 (nouveau)*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***Art. 106 Abs. 1 letzter Satz***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 106 al. 1er dernière phrase*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***Art. 106 Abs. 9 (neu)***Antrag der Kommission*

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

Art. 106 al. 9 (nouveau)*Proposition de la commission*

Le Conseil fédéral peut conclure des accords internationaux portant sur la construction et l'équipement des véhicules, l'équipement des usagers de véhicules, ainsi que sur la reconnaissance réciproque des expertises qui s'y rapportent. Le Département fédéral de justice et police peut adhérer aux amendements des réglementations techniques annexées aux accords de ce genre, lorsqu'il n'est pas nécessaire d'adapter le droit suisse.

Basler, Berichterstatter: Dieser neue Absatz 9 figuriert hier als Antrag der Kommission. Der Anstoss dazu kam allerdings vom Justiz- und Polizeidepartement. Es handelt sich dabei um folgendes:

Am 20. März 1958 wurde das von der Uno-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) ausgearbeitete Übereinkommen über die Abnahme einheitlicher Bedingungen abgeschlossen. Die Bundesversammlung genehmigte dieses Übereinkommen am 21. März 1973 und ermächtigte den Bundesrat in einem separaten Bundesbeschluss, Änderungen des Übereinkommens oder daraus hervorgehende Reglemente anzunehmen oder abzulehnen.

Für die Anordnung der Kompetenzübertragung auf den Bundesrat wurde damals die Rechtsform des allgemeinverbindlichen Bundesbeschlusses verwendet. Die Gültigkeitsdauer des Bundesbeschlusses ist beschränkt. Sie läuft am 2. Juli 1988 ab. Bei Verwendung der Rechtsform des allgemeinverbindlichen Bundesbeschlusses für die Verlängerung müsste der Beschluss wiederum befristet werden, um im vorliegenden Fall zu vermeiden, dass sich bei einer noch langen Gültigkeitsdauer des Abkommens die Bundesversammlung zu oft mit einer Einzelheit befassen muss. Es ist demnach zweckmässig, die Gesetzesform zu wählen. Die Delegationsnorm soll daher in das Strassenverkehrsgesetz eingebaut werden.

Gleichzeitig soll die Kompetenz des Bundesrates allgemeiner umschrieben werden als im bisherigen Bundesbeschluss. Die Befugnisse des Bundesrates waren bisher allein auf das ECE-Übereinkommen zugeschnitten. Internationale Regelungen, die für die Uebernahme geeignet sind, entstehen aber auch anderswo, namentlich in der Europäi-

schen Gemeinschaft und auf dem Gebiet der Abgasvorschriften für Motorfahrzeuge, auch im Rahmen der Ministerdeklaration von Stockholm (Stockholmer Klub). Durch die neue Umschreibung der Kompetenz des Bundesrates wird diesen Befugnissen nicht quantitativ ein weiterer Raum gegeben; aber durch die Auswahlmöglichkeiten unter den für eine Uebernahme in Frage kommenden Reglementen wird qualitativ eine Verbesserung erreicht. Die dem Bundesrat eingeräumten Befugnisse beziehen sich nur auf Geschäfte, die dem Staatsvertragsreferendum nicht unterstehen.

Mit 12 zu 7 Stimmen beantragt die Kommission deshalb, diesen neuen Absatz 9 ins Gesetz aufzunehmen und dem Bundesrat diese Kompetenz zu geben.

M. Perey, rapporteur: L'article 106, alinéa 9 nouveau, donné comme proposition de la commission, émane en fait du Conseil fédéral.

Ce nouvel alinéa devrait permettre à notre exécutif de conclure des accords internationaux portant sur la construction et l'équipement des véhicules ainsi que sur la reconnaissance réciproque des expertises qui s'y rapportent.

La commission, par 12 voix contre 7, a accepté ce mode de faire, et je vous invite à en faire de même.

*Angenommen – Adopté***Ziff. II***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble**Für Annahme des Gesetzentwurfes
Dagegen75 Stimmen
46 Stimmen*An den Ständerat – Au Conseil des Etats***Postulat der Kommission****Bau und Ausrüstung schwerer Motorwagen. Seitliche Schutzvorrichtungen und Hebebühnen***Wortlaut des Postulates vom 19. November 1987*

Aus der Unfallstatistik geht hervor, dass schwere und meist tödliche Unfälle passieren, weil Radfahrer oder Fussgänger unter die Hinterräder von Lastwagen geraten und überfahren werden.

Eine weitere Gefahrenquelle bei schweren Motorwagen bilden Hebebühnen, wie sie in letzter Zeit besonders bei Verteilfahrzeugen grosse Verbreitung gefunden haben.

Der Bundesrat wird deshalb eingeladen zu prüfen, ob im Interesse der Verkehrssicherheit nicht Vorschriften für seitliche Schutzvorrichtungen bei schweren Motorwagen zu erlassen sind, soweit es aus betrieblichen Gründen möglich ist, und ob Hebebühnen nicht der Typenprüfung zu unterstellen sind.

Postulat de la commission**Construction et équipement des voitures automobiles lourdes. Dispositifs de protection latéraux et plates-formes de levage***Texte du postulat du 19 novembre 1987*

La statistique des accidents montre que des accidents graves, le plus souvent mortels, se produisent parce que des cyclistes ou des piétons sont renversés par des camions et passent sous leurs roues arrière.

Constituent une source de risque supplémentaire sur les voitures automobiles lourdes, les plates-formes de levage qui, depuis quelque temps, sont de plus en plus répandues, notamment sur les véhicules assurant la distribution de détail.

Le Conseil fédéral est par conséquent invité à examiner s'il n'y aurait pas lieu, en vue d'accroître la sécurité routière, d'édicter des prescriptions concernant les dispositifs de protection latéraux des voitures automobiles lourdes, dans la mesure où cela est possible pour des raisons d'exploitation, et s'il n'y aurait pas lieu de soumettre les plates-formes de levage à l'homologation.

Basler, Berichterstatter: Wir haben von diesem Postulat schon gesprochen. Es dient der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer.

Ich ersuche Sie, es zu überweisen.

Zum Schluss möchte ich namens der Kommission Frau Bundesrätin Kopp, dem Direktor, dem Vizedirektor und allen mitwirkenden Beamten des Bundesamtes für Polizeiwesen für ihre knappen und präzisen Darlegungen, aber auch für ihre Geduld mit unserer «aufmüpfigen», etwas rastlosen Kommission danken. Diese Kommission wurde umsichtig durch unseren ehemaligen Nationalrat Werner Martignoni geführt, und sie wurde von Herrn Dr. Hausmann vom Generalsekretariat begleitet. Sie haben es vielleicht bemerkt, er hat Ihnen den geltenden Text auf der Fahne mitgegeben. Beiden gehört hier unser Dank.

M. Perey, rapporteur: Je prends la parole pour la dernière fois, ce soir. Le postulat que nous vous présentons a donné lieu à discussion lors de l'examen de l'article 12. Il concerne donc des dispositifs de protection latéraux et des plate-formes de levage installés sur les véhicules, notamment sur ceux qui assurent la distribution de détail et qui constituent un risque supplémentaire pour les piétons et les cyclistes. En vue d'éviter de tels risques, le Conseil fédéral est invité à examiner s'il y a lieu ou non de prendre des mesures préventives.

La commission a décidé, par 12 voix contre 4, de vous présenter ce postulat. Je profite de mon dernier passage ici pour vous remercier de votre patience tout au long de cette journée.

Präsident: Der Bundesrat hat zum Postulat noch nicht Stellung genommen. – Es wird aus der Mitte des Rates nicht bekämpft.

Ueberwiesen – Transmis

Präsident: Herr Nussbaumer hat das Wort zu einer persönlichen Erklärung.

Nussbaumer: Im Rahmen dieser Gesetzesberatung wurden viele Anträge zugunsten der Fussgänger und Velofahrer mit dem Hinweis abgelehnt, die Anträge beträfen den Rechtsetzungsbereich des Bundesrates. Ich bitte Frau Bundesrätin Kopp eindringlich, aus der Ablehnung dieser Anträge nicht abzuleiten, das Parlament habe sich grundsätzlich – und nicht bloss aus ordnungspolitischen Gründen – negativ zu diesen Anträgen gestellt.

Abschreibung – Classement

Präsident: Der Bundesrat beantragt gemäss Seite 1 der Botschaft die Abschreibung von drei Postulaten.

Zustimmung – Adhésion

Zweite Sitzung – Deuxième séance

Dienstag, 28. Februar 1989, Vormittag
Mardi 28 février 1989, matin

08.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Iten

86.043

Strassenverkehrsgesetz. Aenderung
Loi sur la circulation routière. Modification

Siehe Jahrgang 1988, Seite 169 – Voir année 1988, page 169
 Beschluss des Ständerates vom 27. September 1988
 Décision du Conseil des Etats du 27 septembre 1988

Differenzen – Divergences

Basler, Berichterstatter: Wir haben hier die Aenderung des Strassenverkehrsgesetzes vor Jahresfrist behandelt; der Ständerat hat in seiner letzten Herbstsession darüber beraten und in vielen Punkten abweichend entschieden. Ihre Kommission hat nun am 19. Januar zu diesen Differenzen Stellung genommen und beantragt Ihnen, in sieben von zehn Fällen dem Ständerat zuzustimmen, in drei Fällen aber an unseren Beschlüssen festzuhalten.

Die erste Differenz betrifft Artikel 2 Absatz 6. Hier beantragt der Bundesrat die Aufnahme eines neuen Absatzes 6 betreffend Kreuzungen von Bahnen mit Strassen. Die Eisenbahnaufsichtsbehörde, d. h. also das Bundesamt für Verkehr, sollte bei der Plangenehmigung über sämtliche Signale und Markierungen befinden, also auch über jene der Strasse im Kreuzungsbereich. Der Ständerat hat diesen Zusatz gestrichen, weil er keine Verbesserung bringe. Ihre Kommission beantragt Zustimmung zum Ständerat.

M. Perey, rapporteur: Depuis l'étude par le Conseil des Etats de cet objet que nous avons traité l'année dernière, il reste dix divergences. Votre commission a siégé le 19 janvier; elle s'est ralliée à sept d'entre elles, ne maintenant que trois divergences avec le Conseil des Etats. La première, article 3, quatrième alinéa, concerne une disposition qui donne aux communes le droit de faire recours, a longuement été discutée. Lors du premier débat, la majorité de la commission était confortable – 14 contre 5 –, notre conseil avait suivi, puisqu'il avait accepté, par 92 voix contre 18 de maintenir cette obligation. Après le refus du Conseil des Etats la commission s'est partagée (10 contre 10) et c'est par la voix du président que la majorité l'a emporté pour vous proposer de maintenir cette divergence.

Art. 2 Abs. 4 und 6 (neu)

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 2 al. 4 et 6 (nouveau)

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 3 Abs. 4 letzter Satz (neu)

Antrag der Kommission

Mehrheit

Festhalten

Minderheit

(Zwingli, Aliesch, Giger, Massy)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 3 al. 4 dernière phrase (nouvelle)

Proposition de la commission

Majorité

Maintenir

Minorité

(Zwingli, Aliesch, Giger, Massy)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Zwingli, Sprecher der Minderheit: Die FDP-Fraktion schliesst sich mehrheitlich der durch Stichentscheid des Präsidenten zustande gekommenen Kommissionsmehrheit an. Den Standpunkt der Fraktionsmehrheit vertritt Kollege Kohler.

Dieser Artikel hat einen interessanten Werdegang.

1. Als Erstrat stimmte der Nationalrat auf Antrag seiner Kommission mit 92 zu 18 Stimmen zu. Schon damals beantragte eine Minderheit der nationalrätlichen Kommission Streichung.

2. Die ständerätliche Kommission beantragte mit 7 zu 3 Stimmen Streichung, und der Ständerat folgte diesem Antrag mit 26 zu 13 Stimmen. In der Differenzenbereinigung entstand in der nationalrätlichen Kommission mit 10 zu 10 Stimmen Stimmgleichheit, und der Stichentscheid des Präsidenten lautete zugunsten Festhalten. Unser Minderheitsantrag lautet auf Zustimmung zum Ständerat. Unser Antrag verfolgt zwei Ziele:

1. Der Antrag soll dazu führen, dass dieser Artikel auch in unserem Rat noch einmal gründlich diskutiert wird.

2. Wir beantragen Zustimmung zum Ständerat, weil die Einführung dieser Beschwerdelegitimation zugunsten der Gemeinden tatsächlich fragwürdig ist. Im Grunde genommen geht es um drei verschiedene Fragen. Heute ist die Regelung der Beschwerdelegitimation der Gemeinden dem kantonalen Recht vorbehalten. In einem Teil der Kantone ist dieses Recht auf kantonaler Ebene klar und zweckmässig gelöst. Wir betrachten diese Lösung als die beste. In andern Kantonen fehlt dieses Recht der Gemeinden aus irgendwelchen Gründen, auch in diesen Kantonen könnten die Gemeinden dieses Beschwerderecht durch eine entsprechende Aenderung der Rechtsordnung jederzeit erhalten. Die vorgeschlagene Ergänzung von Absatz 4 will zweierlei: Einmal die Einführung des Beschwerderechtes der Gemeinden in kantonalen Verfahren durch Bundesrecht und dann die Einführung des Beschwerderechtes der Gemeinden für Verfahren vor dem Bundesrat und in diesem Fall gegen den eigenen Kanton.

Beides, aber vor allem die zweite Kompetenz scheint mir aus staatsrechtlichen und föderalistischen Gründen äusserst fragwürdig. Bereits heute werden viele Behörden in Kantonen und im Bund mit dem stark ausgeweiteten Beschwerderecht nicht mehr fertig. Die Beschwerdenflut ist zu einem Instrument des Rechtsmissbrauchs geworden. Heute werden in vielen Fällen Beschwerden eingereicht, damit das hängige Problem einmal für ein oder mehrere Jahre in den betreffenden Rechtsdiensten zur Ruhe gebettet werden kann. Nun sollen wir hingehen und mit Bundesrecht unzählige zusätzliche Motive für Beschwerden schaffen. Dieses neue Beschwerderecht macht einen weiteren Teil unseres vielgepriesenen Föderalismus unglaubwürdig.

Ich bitte Sie, aus diesen Gründen im Absatz 4 des Artikels 3 dem Streichungsbeschluss des Ständerates zuzustimmen.

M. Leuba: Je vous propose de suivre la proposition de la minorité de votre commission et l'amendement Zwingli, ainsi que la position du Conseil des Etats.

En plus des arguments invoqués ici par M. Zwingli, il me semble qu'il y a deux bonnes raisons de biffer cette disposi-

tion. M. Zwingli l'a dit, ce sont les cantons qui déterminent les compétences des communes et cette détermination diffère – cela est tout à fait normal – d'un canton à l'autre. Les communes ne sont pas privées du droit de se défendre, elles peuvent intervenir et elles le font largement devant le parlement cantonal lorsqu'elles veulent voir, sur un point ou sur un autre, leurs droits améliorés. Mais chaque canton doit ici déterminer quelle est sa compétence et quelle est celle des communes. La Constitution fédérale ignore d'ailleurs superbement les communes. Il y a une seule disposition – si l'index est bien exact – où les communes sont mentionnées, et qui prévoit une possibilité de recours au Tribunal fédéral. C'est donc bien la preuve que dans notre Etat fédéraliste, la Confédération connaît les cantons et ce sont ces derniers qui règlent leurs problèmes avec les communes. Imagine-t-on la situation absurde dans laquelle on sera, si cette disposition est admise : on verra le Conseil fédéral arbitrer un litige entre une commune et son propre canton? C'est, du point de vue fédéraliste, je crois, inadmissible.

La deuxième raison est plus théorique; mais il faut toujours faire attention aux principes, faute de quoi on crée la confusion dans les matières juridiques. Le particulier, lorsqu'il exerce le droit de recours, défend son intérêt personnel, un intérêt privé, et c'est parfaitement légitime. La commune, si elle exerce son droit de recours, ne peut forcément défendre que l'intérêt général, mais cet intérêt général, dans le domaine particulier, sauf délégation de compétences, revient au canton. On se trouverait donc dans la situation où deux collectivités publiques prétendraient défendre toutes deux l'intérêt général et un intérêt général qui serait contradictoire. Ce n'est pas admissible sur le plan théorique non plus.

Dans ces conditions, il m'apparaît qu'il convient de se garder d'introduire, dans les lois fédérales, des dispositions qui concernent les communes: il s'agit, en l'espèce, de laisser les cantons régler le problème, de les laisser décider quelles sont les compétences des communes, et là où il y a délégation de compétences aux communes, cette dernière est compétente et le canton n'intervient pas; là où le canton est compétent (et c'est lui qui est compétent en vertu de la loi sur la circulation routière), la commune n'a pas à intervenir de son côté: c'est le canton qui doit défendre l'intérêt général et il ne faut pas donner ce droit aux communes. Dans ces conditions, je vous prie d'appuyer l'amendement de la minorité Zwingli.

M. Kohler: La majorité de notre commission vous propose de maintenir cette nouvelle disposition de la loi qui donne aux communes le droit de recourir lorsque des mesures touchant la circulation sont ordonnées sur leur territoire. Se fondant sur des arguments fédéralistes de mauvaise qualité, le Conseil des Etats veut enlever aux communes ce droit que le Conseil fédéral nous propose de leur accorder.

En fait, comme vous le savez, dans de nombreux domaines de la loi sur la circulation routière, ce sont les cantons qui sont compétents pour ordonner, par exemple, des mesures de restriction de la circulation, mais aussi pour les refuser: sens interdit, interdiction générale de circulation, suppression de priorité, stop, route principale dans les localités, limitation de vitesse, etc. Or, il peut arriver, ce qui est souvent le cas, qu'il y ait une divergence de vues, ou même un conflit, entre la commune sur le territoire de laquelle une mesure de circulation a été ordonnée et le canton qui a la compétence d'ordonner une telle mesure. Dans le droit actuel, les communes ne peuvent recourir contre une décision de l'autorité cantonale que lorsque cette mesure concerne des véhicules ou des immeubles appartenant à la commune. En d'autres termes, la commune a le même droit de recours qu'un particulier, ni plus ni moins. Or, les mesures réglementant la circulation ne touchent pas que les riverains: elles visent parfois tout un quartier, et même plusieurs quartiers, de sorte que ce ne sont pas les intérêts de simples particuliers qui sont en jeu mais bien ceux de groupes entiers de population.

Cet intérêt plus général doit être défendu et la notion d'intérêt général peut être différente selon que l'on se situe au niveau cantonal ou au niveau communal, mais il est bien clair que quelqu'un doit pouvoir défendre l'intérêt général au niveau communal et que c'est à l'autorité communale de le faire; il faut donc lui en donner la possibilité. C'est pourquoi il faut accorder ce droit de recours aux communes, aussi bien dans les procédures cantonales que devant le Conseil fédéral. Le Parlement leur a très justement accordé ce droit de recours dans des lois élaborées ces dix à quinze dernières années – je veux parler de la loi sur l'aménagement du territoire, ou encore de la loi sur la protection de l'environnement, enfin de la loi sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnées pédestres, où les communes ont un droit de recours. Les voies de circulation sont un élément fondamental de la planification locale et il faut donner aux communes les moyens d'exercer leur influence à l'égard de mesures touchant la circulation. Je vous invite donc, avec la majorité du groupe radical, à maintenir l'alinéa 4 de l'article 3 de la loi sur la circulation routière et à ne pas céder à des arguments fédéralistes aujourd'hui dépassés.

M. Martin: Je viens ici aussi défendre le droit de recours des communes. Je vous propose donc de suivre le Conseil fédéral et la majorité de la commission, maintenant ainsi une divergence avec le Conseil des Etats. Il apparaît clairement et nettement que les communes sont les premières responsables de ce qui se passe sur leur territoire. Certes, personne ne niera le rôle indispensable de coordination de l'Etat, les mesures de circulation en sont un exemple. On ne peut, en effet, imaginer qu'une route cantonale, en particulier, ait un régime différent en ce qui concerne les règles d'une commune à l'autre. Mais on ne peut nier le droit de la commune de faire valoir son avis, même contre le canton. Les arguments concernant l'ordre constitutionnel – M. Kohler vient de l'évoquer – ne sont pas pertinents en l'occurrence.

En effet, M. Leuba fait allusion tout d'abord au fait qu'il appartient aux cantons de déterminer les compétences des communes. Il ne s'agit pas ici de compétences, les communes n'ont pas de décision à prendre, il s'agit de droit, il s'agit d'accorder aux communes un droit que l'on accorde aux particuliers lorsqu'il s'agit de leurs affaires et on peut très bien imaginer – c'est dans l'ordre des choses – que les communes sont responsables des affaires de l'ensemble de leur concitoyens. Il convient donc de leur donner le droit de faire valoir les droits de cet ensemble de citoyens, contre l'avis même du canton. Il ne s'agit donc pas d'une question d'ordre constitutionnel ni de compétences accordées aux communes – je le répète – mais bien de droit accordé aux communes. En fait, celles-ci, en l'occurrence, ne seront pas appelées à prendre une décision, mais à demander l'arbitrage d'une autorité supérieure parce qu'il peut se produire que l'avis concernant l'intérêt général peut être différent pour une commune que pour l'Etat.

Je ne puis vraiment pas accepter l'argument contre les excès du nombre de recours. On donne des droits étendus aux privés – je pense que l'on a raison – et l'on voudrait restreindre les droits des communes sous prétexte que les recours vont être trop nombreux. Ce n'est décidément pas un bon argument.

Pour toutes ces raisons, je vous demande d'appuyer la majorité de la commission et le Conseil fédéral.

Frau Zölch: Ich bitte Sie, dem Antrag der Kommissionmehrheit zuzustimmen und an unserem seinerzeitigen Beschluss festzuhalten. Die Frage, ob den Gemeinden in kantonalen Verfahren und solchen vor dem Bundesrat ein Beschwerde-recht eingeräumt werden soll, wenn Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gebiet angeordnet werden, muss nach meiner Auffassung klar bejaht werden. Dies hauptsächlich aus folgenden Gründen:

Immer mehr – wir wissen es alle – wirken Verkehrsarrangements grossflächig und betreffen ganze Quartiere, manch-

mal ganze Ortschaften und zahlreiche Bewohner. Ich erlebe es in meiner beruflichen Praxis, wie wichtig es wäre, wenn die Gemeinden, die mit den örtlichen Verhältnissen am besten vertraut sind, die damit der Sache am nächsten sind und die auch die Auswirkungen einer Verkehrsmassnahme am besten beurteilen können, zur Beschwerde legitimiert wären.

Die Gemeinden haben ja ihre ortsplanerischen Ziele zu verwirklichen, und dabei müssen sie auf Verkehrsmassnahmen, die auf ihrem Gebiet angeordnet werden, Einfluss nehmen können. Weil eben die Gemeinden mit den örtlichen Verhältnissen am besten vertraut sind, hat man ihnen auch im Raumplanungsgesetz, im Umweltschutzgesetz und im Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege das Beschwerderecht eingeräumt.

Nun wird von den Gegnern des bundesrätlichen Vorschlages hauptsächlich argumentiert – wir haben es auch vorhin wieder gehört –, es sei Sache der Kantone, die Rechte der Gemeinden zu definieren und der Bund solle in diese Zuständigkeit nicht eingreifen. Richtig. Nur geht es hier um etwas ganz anderes: Das Verwaltungsverfahrensgesetz sagt in seinem Artikel 48, zur Beschwerde berechtigt sei, neben den unmittelbar Betroffenen, jede andere Person, Organisation oder Behörde, die das Bundesrecht zur Beschwerde ermächtigt. Mit andern Worten: Die Kantone können die Gemeinden hier gar nicht zur Beschwerde ermächtigen, auch wenn sie es wollten. Diese Ermächtigung zur Beschwerde können wir nur auf Bundesebene erteilen. Herr Ständerat Jagmetti hat auch darauf hingewiesen.

Der Föderalismus wird also durch diese Bestimmung in keiner Weise tangiert, denn man kann den Kantonen nicht etwas wegnehmen, was sie gar nicht besitzen.

Die grosse Mehrheit der Kantone, die grosse Mehrheit der Parteien und der angefragten Organisationen standen im Vernehmlassungsverfahren dem Beschwerderecht der Gemeinden positiv gegenüber.

Ich bitte auch Sie, der Kommissionsmehrheit und der Fassung des Bundesrates zuzustimmen. Sie leisten damit den Gemeinden einen guten Dienst.

Meler-Glattfelden: Seit 1958 wurde das Strassenverkehrsgesetz zehnmal abgeändert. Mehr Umweltgerechtigkeit und mehr Sicherheit für Velofahrer und Fussgänger gab es bei keiner dieser Revisionen.

Wohl gibt es bei dieser Revision ganz wenige positive Punkte. Einer davon, die Beschwerdelegitimation der Gemeinden bei Verkehrsmassnahmen, soll nun, wenn es nach dem Ständerat geht, auch noch gestrichen werden. Materiell brauche ich auf dieses Beschwerderecht nicht mehr einzugehen. Frau Zölich hat dies gerade vorhin ganz klar dargestellt.

War die nationalrätliche Kommission noch 1987 mit 14 zu 5 Stimmen für Beibehaltung des Beschwerderechts, hat es diesmal bereits den Stichentscheid des Präsidenten gebraucht.

Die grüne Fraktion empfiehlt Festhalten am Beschwerderecht. Aber selbst, wenn die Beschwerdelegitimation der Gemeinden durchgeht, ist für uns Grüne diese vorliegende Strassenverkehrsgesetzrevision nicht akzeptierbar.

Die Grüne Partei der Schweiz wird das Referendum des VCS gegen dieses Gesetz mit all ihren Kräften unterstützen. Nur durch Ablehnung dieser Strassenverkehrsgesetzrevision wird der Weg frei für ein neues Strassenverkehrsgesetz, das umweltpolitisch richtig ist und alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigt.

M. Aguet: Je voudrais apporter ici un appui à la majorité de la commission, au Conseil fédéral, à MM. Kohler et Martin qui viennent de s'exprimer. Je suis donc en bonne compagnie.

Le fait que tous ceux qui représentent les intérêts des communes – et ils sont nombreux – tiennent à ce que celles-ci aient la possibilité de faire recours, me paraît extrêmement important. Dans les arguments que nous venons d'entendre, il a été dit, en particulier par M. Zwingli, qu'il y a trop

d'abus dans les possibilités de recours, que la loi, maintenant et trop souvent, permet à des citoyens d'intervenir, de bloquer un trop grand nombre de processus. Je crois que c'est un peu vrai, mais il y a eu tellement d'abus dans d'autres domaines qu'il y est bien normal que la loi mette maintenant à disposition des citoyens la possibilité de se défendre. Ces abus sont souvent le fait d'intérêts privés, égoïstes. Il ne s'agit pas du tout de cela ici, puisque c'est aux communes que le Conseil fédéral propose de donner la compétence de recourir. Je répète un argument déjà entendu, à savoir que d'autres lois, en particulier celles sur la protection de l'environnement, donnent aux communes cette possibilité de recours.

Je vous invite donc à suivre les propositions de la majorité de la commission.

Ruckstuhl: Artikel 3 Absatz 4 will den Gemeinden das gleiche Recht einräumen wie Einzelpersonen, und es geht nur um Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gebiet.

Es geht darum, dass sie Einspruch erheben können gegen Entscheide, die allenfalls in fernen Büros getroffen werden. Dies ist eine Regelung, die – wie wir von Frau Zölich gehört haben – ebenfalls in verschiedenen anderen Bestimmungen Eingang gefunden hat. Es ist also nicht so, dass wir hier mit dem Strassenverkehrsgesetz eine Regelung am falschen Ort festlegen. Wenn wir an dieser Regelung im Bundesrecht festhalten, geht es erstens nicht darum, die Kantone zu überspringen und ihnen hier zusätzliche Steine in den Weg zu legen. Es geht darum, den Rechtsweg einzuhalten und den Gemeinden die Möglichkeit zu geben, dort, wo sie direkt betroffen sind, auch Einspruch erheben zu können. Es geht zweitens darum, bei den vielen zusätzlichen Verkehrsregelungsmassnahmen, die gerade nach der Revision dieses Strassenverkehrsgesetzes auf uns zukommen – ich denke daran, dass wir z. B. die Regelung umkehren, wonach wir überall dort signalisieren müssen, wo 2,50 m breite Fahrzeuge nicht durchfahren dürfen, was in verschiedenen Gemeinden der Fall sein dürfte –, der Gemeinde die Möglichkeit zu geben, sich vor allzu grossem Durchgangsverkehr zu schützen.

Es geht drittens darum, mit den neuen Bestimmungen im Bereich Parkverbot und allenfalls auch im Bereiche der quartierweisen Einführung von Tempo 30 den Gemeinden die Möglichkeit zu geben, sich zu wehren oder Einspruch zu erheben.

Es geht nicht darum – wie Herr Zwingli gesagt hat –, neue Motive einzuführen, es geht letztlich einzig darum, das Recht der Verkehrsregelung den direkt Betroffenen in die Hand zu geben.

Ich bitte Sie deshalb, der Mehrheit zuzustimmen.

Basler, Berichterstatter: Ich beantrage Ihnen Festhalten und begründe das Festhalten mit der knappen Kommissionsmehrheit wie folgt:

Rechtlich – darauf hat Frau Zölich deutlich hingewiesen – können die Kantone innerhalb ihrer Gesetzgebungshoheit die Verfahren regeln. Sie haben aber nicht die Kompetenz, das Verfahren zwischen Gemeinden und Bund zu bestimmen. Hier ist die Beschwerdelegitimation noch bundesrechtlich zu regeln. Das können die Kantone nicht selber ändern. Wir, der Bundesgesetzgeber, müssen den Gemeinden den Rechtsweg öffnen.

Politisch – da haben uns verschiedene unserer Kolleginnen und Kollegen darauf hingewiesen – befürworten wir die Gemeindeautonomie. Sie ist als föderatives Element gleichberechtigt wie die kantonale Autonomie. In der Schweiz politisieren wir auf Gemeinde-, Kantons- und Bundesstufe, also auf allen drei Ebenen, und wir siedeln dabei die Rechte doch so bürgernahe wie möglich an.

Also empfehle ich Ihnen noch einmal Festhalten an unserem nationalrätlichen Text.

M. Pery, rapporteur: Je ne reviendrai pas sur les interventions qui se sont déroulées ici. Chacun est sûr de sa vérité. Je vous rappelle simplement qu'en séance de commission

nous étions très partagés – 10 contre 10 – et la majorité a été obtenue par la voix prépondérante du président qui vous demande donc de maintenir le vote intervenu lors du premier débat. Personnellement, je me prononcerai avec la minorité.

Bundesrat Koller: Der Ständerat hat die vom Bundesrat beantragte und vom Nationalrat klar beschlossene Beschwerdelegitimation der Gemeinden bei Verkehrsmassnahmen vor allem aus föderalistischen Gründen abgelehnt. Zuzugeben ist, dass die Gemeinden bereits nach der geltenden Rechtslage Beschwerde führen können, wenn sie gleich oder ähnlich betroffen sind wie Private.

Dies ist etwa dann der Fall, wenn die Verkehrsmassnahme auch gemeindeeigene Fahrzeuge betrifft, eine Gemeinde als Eigentümerin oder Mieterin einer Liegenschaft auftritt, die Beschränkung der Gemeinde finanzielle Lasten überbindet oder die Massnahme Gemeindeaufgaben erschwert oder verunmöglicht.

Nun verlangen aber die unaufhaltsame Verkehrszunahme und deren nachteilige Folgen immer mehr grossflächig wirkende Verkehrsanordnungen, die ganze Quartiere und ganze Ortschaften berühren. Es stehen mithin nicht mehr in erster Linie die Interessen einzelner, sondern ganzer Bevölkerungsgruppen auf dem Spiel. Ausserdem können die Gemeinden ihre ortsplanerischen Ziele (Verkehrsrichtpläne) nicht vollständig verwirklichen, wenn ihnen nicht gleichzeitig ein entsprechender Einfluss auf die notwendigen Massnahmen nach Artikel 3 dieses Gesetzes zur Verfügung steht. Das wären denn auch die Gründe, weshalb Ihnen der Bundesrat in seinem Gesetzentwurf diese umfassende Beschwerdelegitimation der Gemeinden beantragt hat. Im übrigen möchte ich darauf hinweisen, dass dieses integrale Beschwerderecht der Gemeinden nicht etwa eine erstmalige Neuerung ist, sondern bereits in Artikel 34 des Raumplanungsgesetzes, in Artikel 57 des Umweltschutzgesetzes und in Artikel 14 des Bundesgesetzes über die Fuss- und Wanderwege vorgesehen ist. Es ist eigentlich nicht recht einzusehen, weshalb im Strassenverkehrsgesetz, in welchem die Interessen der Gemeinden mindestens so offensichtlich sind, diese Beschwerdelegitimation nicht auch gegeben sein sollte.

Ich beantrage Ihnen daher, am Entscheid des Nationalrates und am Antrag des Bundesrates festzuhalten.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	108 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	33 Stimmen

Art. 9 Abs. 2, 4 und 6

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 9 al. 2, 4 et 6

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Basler, Berichterstatter: Die im Ständerat erfolgte juristische Klärung zeigte auf, dass die in unserem Zusatz anvisierten Ziele schon im heute gültigen Strassenverkehrsgesetz enthalten sind. Es sind dies die Artikel 3 Absatz 4 und Artikel 9 Absatz 7; sie sind damit erreichbar.

Ihre Kommission stimmt daher dem Ständerat und dem Bundesrat zu.

Angenommen – Adopté

Art. 12 Abs. 4

Antrag der Kommission

Festhalten

Art. 12 al. 4

Proposition de la commission

Maintenir

Frau Leutenegger Oberholzer: Ich ersuche Sie, ebenfalls im Einklang mit der Kommission, an Artikel 12 Absatz 4 festzuhalten und dem Streichungsantrag des Ständerates nicht zu folgen.

Die vorliegende Fassung, wie sie die Kommission erneut gutgeheissen hat, bringt zum einen die Feststellung des Treibstoffverbrauchs, dann die Veröffentlichung der Lärm-, Abgas- und Treibstoffverbrauchswerte sowie produktbegleitend die Deklaration dieser Werte. Die Deklaration und die Feststellung der Verbrauchswerte wurden in diesem Parlament bereits mehrmals gutgeheissen und auch in Form der Vorstösse Kopp und Neukomm überwiesen. Es ist nicht einzusehen, wieso wir mit der Streichung des Absatzes nun auch diesen absolut minimalen Fortschritt blockieren sollten. Die Kann-Formulierung, wie sie jetzt im Gesetz vorgesehen ist, ist das Minimum dessen, was man in dieser Frage verlangen kann, und wir hätten es sehr begrüsst, wenn man die Deklaration zwingend verankert hätte.

Zur Feststellung des Treibstoffverbrauchs ist festzuhalten, dass nach der Energiedebatte allen klar geworden sein müsste, dass der Energieverbrauch auf allen Ebenen verringert werden muss. Das heisst aber auch, dass die Konsumentinnen und Konsumenten Kenntnis von den Verbrauchswerten haben müssen. Es ist bekannt, dass gerade der Treibstoffverbrauch beim Kaufentscheid eine zentrale Rolle spielt. Zudem ist meines Wissens eine Kompetenz für die Deklarationsvorschrift bezüglich des Energieverbrauchs auch im Energienutzungsbeschluss vorgesehen. Die Deklaration gehört auch zu den zentralen konsumentenpolitischen Forderungen. Ich meine, dass der Bundesrat die Kompetenz erhalten muss, auch eine geeignete, produktbegleitende Deklaration festzulegen und zwingend vorzuschreiben.

Die Publikation dieser Werte muss ebenfalls weiterhin erfolgen, erfährt sie doch eine Vervielfachung durch die Verkehrsverbände und damit eine Auflage, die wesentlich über das hinweggeht, was in der offiziellen Publikation verankert ist.

Die Entscheidungen und Beratungen zu Absatz 4 im Ständerat waren meines Erachtens missverständlich. Der Streichungsantrag, wie er vom Bundesrat eingebracht worden ist, ist meiner Meinung nach völlig unbegründet, und ich hoffe, dass Herr Bundesrat Koller in dieser Frage eine Klärung vorbringen wird.

Ich bitte Sie, aus umwelt-, energie- und konsumentenpolitischen Gründen an Absatz 4 festzuhalten.

Hess Otto: Die Fraktion der SVP hat mit grossem Mehr beschlossen, an der Fassung des Nationalrats festzuhalten. In diesem Absatz 4 soll dem Bundesrat – im Sinne einer Kompetenznorm – die Möglichkeit gegeben werden, auch den Treibstoffverbrauch feststellen zu lassen und ihn, zusammen mit den Abgas- und Lärmwerten, zu veröffentlichen. Es handelt sich hier um eine Kann-Formulierung. Wenn die Autoindustrie von sich aus aktiv wird, die entsprechenden Werte ermittelt und sie auch veröffentlicht – was sie zwecks Verkaufsförderung und Aufklärung ihrer Kunden sicher durchführen wird –, muss der Bundesrat im Hinblick auf die Erhebung des Treibstoffverbrauchs nicht aktiv werden. Dann passiert nichts. Sollte diese Aufklärung des Kunden plötzlich ausbleiben oder mangelhaft sein, so ist im Gesetz die Möglichkeit gegeben, dass der Bundesrat den Treibstoffverbrauch der Fahrzeuge ermitteln lassen kann. Ich erinnere Sie daran, dass der Anstoss zur Aufnahme dieser Bestimmung von zwei Motionen ausging; diese wurden vom Nationalrat als Motionen angenommen, vom Ständerat aber als Postulate beider Räte überwiesen. Nebenbei möchte ich bemerken, dass beispielsweise im Traktorenbau erstaunliche Unterschiede zwischen den Messwerten unserer Forschungsanstalt für Landtechnik in Tänikon und den firmeneigenen Messwerten zutage traten.

Aus all diesen Ueberlegungen bitte ich Sie, dem Beschluss der Kommission zu folgen und an der nationalrätlichen Fassung festzuhalten.

Frey Walter: Ich möchte Sie nicht mit einem schon einmal gehaltenen Votum langweilen. Sie rennen mit dem Festhalten an Absatz 4 offene Türen ein. Ich spreche für eine kleine Minderheit der SVP, die herausgefunden hat, dass die Automobilwirtschaft diese Daten bereits erfasst hat und sie auch zur Verfügung stellt. Wenn man nun diese Daten noch einmal erfassen wollte, hiesse das nicht, dass der Konsument besser informiert wäre oder dass der Umweltschutz davon profitieren würde. Das würde lediglich mehr Bürokratie bedeuten und damit mehr Kosten für den Konsumenten. Wenn Sie also für mehr Kosten und für mehr Bürokratie sind, müssen Sie an Absatz 4 festhalten. Sie können ohne weiteres das an sich bereits repressive Strassenverkehrsgesetz noch weiter verschärfen; ich habe vorhin von Kollege Meier-Glatfelden gehört, dass der VCS das Referendum zu ergreifen gedenkt. Es gäbe da vermutlich ganz interessante Allianzen zu verzeichnen.

Scherrer: Ich empfehle Ihnen ebenfalls, Artikel 12 Absatz 4 abzulehnen, also dem Ständerat zuzustimmen. Die Abgas- und Lärmwerte der Motorfahrzeuge werden heute bereits anlässlich der Typenprüfung ermittelt; sie sind in den Fahrzeug-Typenscheinen deklariert, und dem erwähnten, zur Diskussion stehenden Artikel wird insofern bereits Folge geleistet, als diese Werte auf Anfrage jedem Konsumenten zugänglich sind.

Anders ist es beim Treibstoffverbrauch. Dieser kann in der Schweiz bei der Typenprüfung nicht ermittelt werden, denn er kann nicht in der Praxis «erfahren» werden, weil die Verhältnisse immer wieder wechseln. Er muss also im Labor ermittelt werden. Beim Treibstoffverbrauch haben aber Laborwerte keinen direkten Bezug zur Praxis, sind also eigentlich wertlos. Wenn Sie hin und wieder Autotests lesen, werden Sie bezüglich der Angaben des Treibstoffverbrauchs erstaunliche Unterschiede zu den Labortests feststellen. Die Messverfahren in den Labors sind zudem nicht gleich. Ich erwähne nur den US-Zyklus und den Europa-Zyklus; die Werte, die in diesen beiden Zyklen ermittelt werden, sind so wenig vergleichbar wie Äpfel und Birnen. Ich habe bereits erwähnt, dass der Kunde in der Praxis mit diesen Verbrauchswerten nichts anfangen kann. Im Gegenteil: Sie sind für ihn irreführend, denn sie gaukeln ihm in der Regel einen viel zu tiefen Verbrauchswert vor. Der Kunde informiert sich besser an den Autotests in der Praxis.

Der ganze Aufwand zur Ermittlung des Treibstoffverbrauchs ist demzufolge sinnlos. Wir würden einen Gesetzesartikel schaffen, der in gewissen Punkten in der Praxis nicht durchführbar wäre, und solche Artikel haben wir bereits genug. Ich beantrage Ihnen also, Artikel 12 Absatz 4 abzulehnen.

Präsident: Es liegt kein schriftlicher Antrag vor, abgesehen vom Antrag der Kommission auf der Fahne. Frau Leutenegger Oberholzer beantragte am Rednerpult mündlich, es sei dem Ständerat zuzustimmen. Ich mache Sie darauf aufmerksam, dass auch solche Anträge schriftlich zu stellen und zu verteilen sind. Die Kommissionssprecher können erklären, ob sie dennoch bereit sind, zu diesem Antrag Stellung zu nehmen und ihn zur Abstimmung zu bringen.

Basler, Berichterstatter: Ich möchte lediglich darauf hinweisen, dass es nicht Sitte ist, hier mündlich Anträge einzubringen. Herr Scherrer möchte streichen statt festhalten; das würde einer Zustimmung zum Ständerat gleichkommen. Wenn wir aber dem Ständerat zustimmen, lehnen wir auch den bundesrätlichen Text ab, der jetzt noch im Strassenverkehrsgesetz steht.

Es war unser Rat, der 1979 die Lärm- und Abgaswerte ins Gesetz einbrachte. Wenn wir Absatz 4 streichen, zieht das einen ganzen Rattenschwanz nach sich.

Es hat keinen Sinn, hier mündlich Fahnen zu bereinigen. Es liegt nur ein schriftlicher Antrag vor, derjenige der Kommission des Nationalrates; er lautet auf Festhalten an unserem früheren Beschluss, was wir Ihnen auch empfehlen möchten.

M. Perey, rapporteur: Les deux modifications proposées par le Conseil fédéral concernaient l'ancienne obligation de publier les résultats des mesures qui deviennent normes de compétence et la possibilité de faire mesurer également la consommation de carburant.

Alors que le Conseil national a approuvé ces propositions sans discussion, le Conseil des Etats a suspendu l'ancienne disposition, tout en refusant la nouvelle.

Par conséquent, notre commission vous propose, sans avis contraires, de s'en tenir à sa première décision. En effet, il est difficile de comprendre comment nous allons voter sur des propositions de biffer qui n'ont pas été déposées, ce qui est tout à fait contraire à ce qui se passe actuellement dans notre conseil. C'est pourquoi la commission vous invite à maintenir la position adoptée lors du premier débat.

Bundesrat Koller: Der Bundesrat beantragt Ihnen, in diesen Artikel neu, neben den Lärm- und Abgaswerten, den Treibstoffverbrauch einzubeziehen. Da dieser bezüglich der Wirtschaftlichkeit eines Motorfahrzeuges und als Entscheidungsgrundlage für das Energiesparen eine wichtige Grösse ist, beantragen wir Ihnen, am Beschluss des Nationalrates festzuhalten. Ich stimme zwar Herrn Walter Frey ohne weiteres zu, dass die Automobilimporteure seit dem 1. Oktober 1987 auf allen Preislisten und Anschriften in Verkaufsräumen diese Zahlen bereits selber freiwillig bekanntgeben. Ich kann Ihnen sogar versichern, dass wir auch in Zukunft auf diese Werte der Automobilimporteure abstellen müssen, weil wir gar nicht über die eigene Bundesinfrastruktur verfügen, nachdem das Parlament das geplante eidgenössische Typenprüfzentrum abgelehnt hat und die schweizerischen Abgasprüfstellen bei der Empa in Dübendorf und bei der Ingenieurschule in Biel bereits anderweitig ausgelastet sind. Trotzdem möchte ich Sie bitten, diese grundsätzliche Kompetenz im Gesetz zu belassen. Es handelt sich um eine reine Kompetenznorm, von der wir keinen Gebrauch machen werden, solange die Automobilimporteure das aufgrund dieser Bestimmung zu Regelnde freiwillig tun.

Frau Leutenegger Oberholzer: In Korrektur zu den Ausführungen des Präsidenten möchte ich festhalten, dass ich auf keinen Fall den Antrag gestellt habe, dem Ständerat zu folgen, sondern ich bitte Sie im Gegenteil, der bisherigen Fassung des Bundesrates und des Nationalrates zuzustimmen und damit die Deklaration und Ermittlung der Lärm-, Abgas- und Energieverbrauchswerte festzuhalten.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	offensichtliche Mehrheit
Für Zustimmung zum Ständerat	Minderheit

Art. 15 Abs. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 15 al. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 16 Abs. 3 Bst. g (neu)

Antrag der Kommission

Festhalten

Art. 16 al. 3 let. g (nouvelle)

Proposition de la commission

Maintenir

Zwygart: Wenn man den anderen Antrag des Ständerates betrachtet, kann man bei Artikel 16 Absatz 3 Buchstabe g wenig Unterschiede feststellen. Es geht hier darum, dass wir

uns klar werden, was man eigentlich will. Deswegen kam die Kommission zum Antrag «Festhalten». Nach wie vor bestehen gewisse Unsicherheiten, wie und wann ein Fahrer, der sich in angetrunkenem Zustand befindet oder vielleicht befinden könnte, von den Behörden angegangen werden kann.

In unserer Gesellschaft ist es ein Kavaliersdelikt, wenn man trinkt und anschliessend doch fährt. Beim neuen Gesetzesartikel darf aber kein Zweifel offengelassen werden, dass verantwortungslos ist und bleibt, wer sich in alkoholisiertem Zustand an das Steuer setzt. Die Anzahl der Unfälle und betroffenen Personen auf diesem Gebiet – trotz oder gerade wegen des Rückganges der Verkehrsunfälle ganz allgemein – darf nicht weiter ansteigen. Massnahmen dagegen müssen deshalb auch auf gesetzlichem Gebiet besser verankert werden. Die verantwortlichen Organe und ihre Kompetenzen dürfen nicht eingeschränkt und die Schlupflöcher nicht offengelassen werden. Fast jeder dritte Ausweisentzug war im letzten Jahr durch Angetrunkenheit begründet, oder annähernd jeder fünfte Verkehrstote – letztes Jahr immerhin 181 – ist das Opfer eines angetrunkenen Lenkers.

Wir wissen, dass es sich hier um eine Spitze des Eisberges handelt. Wenn es aber letztlich um Leib und Leben geht, darf die neue Fassung im Gesetz kein Ausgangspunkt für die weiche Welle sein. Um dies zu ermöglichen, unterstütze ich den Antrag, dass eine Differenz zum Ständerat bestehen bleibt. So kann überprüft werden, welche die klarere und stärkere Fassung ist.

Basler, Berichterstatter: Mit diesem Artikel 16 Absatz 3 Buchstabe g, welcher den Entzug der Ausweise betrifft, behandeln wir auch die nämliche Differenz in Artikel 91 Absatz 3, wo die Strafbestimmungen für Fahren in angetrunkenem Zustand festgehalten sind.

Wie sie von Herrn Zwygart hörten, handelt es sich um eine folgenschwere Neuerung mit einer schwierig zu interpretierenden Differenz zum Ständerat. Sowohl der Ständerat als auch die Nationalratskommission teilen die Ansicht des Bundesrates, dass eine Vereitelung der Blutprobe den obligatorischen Führerausweisentzug bewirken soll. Nur – und das ist die Frage –: riskiert nun jeder, der sich nach einem Unfall nicht umgehend meldet, wegen Vereitelung der Blutprobe bestraft zu werden? Hier wollte der Ständerat präzisieren, nämlich «nur, wenn er mit deren Anordnung rechnen musste».

Ihre Kommission empfiehlt Ihnen jedoch, die Differenz zum Ständerat stehen zu lassen, denn ohne Erläuterung war uns zu vieles unklar. Führt beispielsweise diese ständerätliche Ergänzung nicht zu einer Umkehr der Beweislast? Ist diese Differenz eine Verschärfung oder eine Erleichterung für den Fahrzeuglenker? Uns wurde erklärt, der Ständerat hätte sich den Bundesgerichtsurlen angepasst. Andererseits hörten wir zur Zeit der Kommissionsberatung, dass das Bundesgericht jemanden freigesprochen hat, der sich von der Polizei verfolgt fühlte, das Auto parkierte und zu Fuss im Laufschrift davonlief.

Sie sehen: Wir sollten und wollten eigentlich dem Justiz- und Polizeidepartement die Möglichkeit einräumen, hier mit weiteren Unterlagen klärend zu wirken. Das könnten wir in einer Differenzbereinigung nur tun, wenn die Differenz aufrechterhalten bliebe. Das war die Idee der Kommission.

Nun habe ich zur Vorbereitung auf den heutigen Tag letzte Woche den Direktor des Bundesamtes für Polizeiwesen gebeten, mir noch Unterlagen zu diesen zwei neuesten Bundesgerichtsentscheiden zu senden. Urteile, die übrigens in der Presse unter dem Titel «Parkieren und weglaufen – Keine Vereitelung der Blutprobe» bzw. «Das Bundesgericht auf Abwegen?» erschienen sind. Er hat mir dazu auch die von der Kommission gewünschte zusätzliche Information geliefert. Diese ist nun klar und eindeutig.

Hätte diese der Kommission schon zur Verfügung gestanden, als sie tagte, hätten wir wohl empfohlen, dem Ständerat zuzustimmen. Es stellt sich nämlich heraus, dass unser Bundesgericht nicht eine Praxisänderung, sondern eine erwünschte Präzisierung vorgenommen hat: Ein Fahrzeug-

führer ist vom Vorwurf der Blutprobevereitelung freizusprechen, wenn keine gesetzliche Meldepflicht nach Artikel 51 unseres Strassenverkehrsgesetzes verletzt worden ist, das heisst, wenn bei einem Unfall niemand verletzt wurde und keine Person einen Schaden erlitten hat.

Zur Befürchtung unserer Kommission, die ständerätliche Fassung bringe eine Umkehr der Beweislast, schreibt der Direktor des Bundesamtes für Polizeiwesen: «Diese Befürchtung ist jedoch unbegründet. Es obliegt nicht dem beschuldigten Fahrzeugführer, den negativen Beweis zu erbringen, sondern es wäre – wie bisher – Sache der Entzugsbehörde bzw. des Strafrichters, den positiven Nachweis zu erbringen, dass der betreffende Fahrer aufgrund der Umstände mit der Anordnung einer Blutprobe rechnen musste.»

Da Ihre Kommission diese klare Interpretation der Praxis von seiten unseres Bundesgerichtes nicht kannte, hat sie befunden, die Differenz zum Ständerat sei bis zur Klärung dieser Frage aufrechtzuerhalten. Sie liegt nun vor, wenigstens mir. Ich selber sehe keinen Grund mehr, der Fassung des Ständerates, die diese Präzisierung des Bundesgerichtes enthält, noch zu opponieren, aber wir haben jetzt keinen anderen Antrag. Ich muss es daher Ihnen überlassen, wie Sie heute entscheiden wollen. Ich halte aber fest, dass es nicht die Absicht unserer Kommission ist, die vernünftige Praxis des Bundesgerichtes zu ändern oder diese, wie bis anhin, ohne gesetzliche Grundlage zu lassen.

M. Perey, rapporteur: A l'article 16, le Conseil des Etats a complété la proposition du Conseil fédéral selon ce que vous avez sur le dépliant et qui avait été accepté sans discussion par le Conseil national.

La commission du Conseil national a décidé de maintenir la divergence dans le seul but de recevoir des explications supplémentaires de l'administration, spécialement – comme vient de l'expliquer le président de la commission – concernant deux arrêtés du Tribunal fédéral. Le président vient de le déclarer, il a reçu la semaine dernière les explications et un rapport traitant de ce problème, ce qui permet de dire que, si nous avions été en possession de ce document en commission, nous n'aurions très certainement pas maintenu la divergence. Celle-ci avait uniquement pour but de permettre à l'administration de justifier et d'éclaircir certains points, la commission n'en a pas eu connaissance pour pouvoir lever cette divergence, mais il semblerait – comme vient de le déclarer le président – que maintenant plus rien ne s'oppose et plus rien ne justifie de la maintenir.

Voilà pourquoi, en mon nom personnel, puisque la commission n'a pas pu traiter ce projet, nous vous demandons de vous rallier à la proposition du Conseil des Etats.

Bundesrat Koller: Ich beantrage Ihnen, der Version des Ständerates zuzustimmen. Die Fassung des Ständerates berücksichtigt – wie Ihnen die Kommissionsreferenten ausgeführt haben – die heute geltende Praxis des Bundesgerichtes. Wie die Kommissionsreferenten Ihnen dargelegt haben, sind die Bedenken, die in der Kommission noch bestanden haben, unterdessen ausgeräumt, denn es ist jetzt klar, dass mit einer Blutprobe nicht gerechnet werden muss, wenn bei einem Unfall keine gesetzliche Meldepflicht besteht. Andererseits führt diese Version des Ständerates auch nicht zu einer Umkehrung der Beweislast, indem etwa der Fahrzeugführer beweisen müsste, dass er nicht mit einer Blutprobe rechnen musste. Dies trifft eindeutig nicht zu: Auch nach der Fassung des Ständerates obliegt es nicht dem beschuldigten Fahrzeugführer, den negativen Beweis zu erbringen, sondern es ist Sache der Entzugsbehörde bzw. der Strafbehörde, den positiven Beweis zu leisten, dass der betreffende Fahrer nach den gesamten Umständen des Falles mit der Anordnung einer Blutprobe rechnen musste. Da die Version des Ständerates – wie gesagt – nichts anderes umfasst als die Uebernahme der heutigen bundesgerichtlichen Praxis, würde ein Festhalten am Antrag des Bundesrates und des Nationalrates eindeutig einen Rückschritt darstellen, der abzulehnen ist.

*Angenommen gemäss Antrag des Bundesrates
Adopté selon la proposition du Conseil fédéral
(Entscheidung siehe Seite 139 hiernach – Décision voir page
139 ci-après)*

Art. 18

Präsident: Bevor wir Artikel 18 bereinigen können, behandeln wir den Ordnungsantrag Fäh. Herr Fäh hat das Wort zur Begründung.

Ordnungsantrag Fäh

Die Bestimmungen in den Artikeln 18 und 70 (Fahrradkennzeichnung und Haftpflichtversicherung) stehen in engem Zusammenhang. Sie sind miteinander zu behandeln. Da der Entscheid über die Art der Haftpflichtversicherung der Schlüsselentscheid ist, ist zuvor darüber zu entscheiden. Danach ist über das Problem Fahrradkennzeichnung zu befinden.

Motion d'ordre Fäh

Les articles 18 et 70 (signes distinctifs officiels pour cycles et assurance-responsabilité civile des cyclistes) ont un rapport étroit et doivent être traités concomitamment.

Les décisions concernant les modalités de l'assurance-responsabilité civile étant prioritaires, elles doivent être prises avant d'aborder la question du signe distinctif.

Fäh: Ich beantrage Ihnen, die Artikel 18 und 70 zusammen zu behandeln. Das haben wir schon in der ersten Lesung so gemacht. Und ich beantrage Ihnen, zuerst über Artikel 70 zu entscheiden – weil der Entscheid über die Haftpflichtversicherung für mich der Schlüsselentscheid ist – und danach über Artikel 18.

Basler, Berichterstatter: Wir sind mit diesem Ordnungsantrag einverstanden.

M. Perey, rapporteur: La commission se rallie à la motion d'ordre de M. Fäh.

Angenommen – Adopté

Art. 18

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 70 Abs. 2 – 7

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Bircher, Leuenberger Moritz, Longet, Neukomm, Ruffy, Zwygart)

Abs. 2a (neu)

Die Kantone müssen auf ihre Kosten für alle Radfahrer mit Wohnsitz in ihrem Kanton eine pauschale Haftpflichtversicherung abschliessen.

Hauptantrag Fäh

Art. 18 Abs. 1

Streichen

Art. 70 Abs. 2 – 7

Streichen

Art. 77 Abs. 1

Wenn ein Kanton Fahrzeugausweise und Kontrollschilder für Motorfahrzeuge abgibt, ohne dass

Eventualantrag Fäh

(falls die Hauptanträge abgelehnt werden)

Art. 18 Abs. 1

.... den Vorschriften entsprechen und ein Versicherungskennzeichen tragen Schweiz.

Art. 70 und 77

Die Begriffe «Fahrradkennzeichen» und «Kennzeichen» sind durch «Versicherungskennzeichen» zu ersetzen.

Art. 18

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Art. 70 al. 2 à 7

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Bircher, Leuenberger Moritz, Longet, Neukomm, Ruffy, Zwygart)

Al. 2a (nouveau)

Les cantons doivent conclure à leurs frais une assurance-responsabilité civile forfaitaire pour tous les cyclistes domiciliés sur leur territoire.

Proposition principale Fäh

Art. 18 al. 1

Biffer

Art. 70 al. 2 à 7

Biffer

Art. 77 al. 1

Si un canton délivre des permis de circulation et des plaques de contrôle pour véhicules automobiles sans que

Proposition subsidiaire Fäh

(en cas où les propositions principales sont rejetées)

Art. 18 al. 1

.... répondre aux prescriptions et porter un signe distinctif officiel attestant que l'assurance-responsabilité civile a été conclue. Suisse. (Biffer le reste)

Art. 70 et 77

Le terme «signe distinctif pour cycles» doit être remplacé par «signe distinctif attestant que l'assurance-responsabilité civile a été conclue».

Präsident: Wir behandeln somit die Artikel 18 und Artikel 70 gemeinsam. Nachher wird im Sinne des Ordnungsantrages zunächst Artikel 70 bereinigt und sodann Artikel 18.

Fäh: Zwei Gründe veranlassen mich, im Differenzbereinigungsverfahren, also in einem fortgeschrittenen Zeitpunkt der Beratung, nochmals Anträge zu den Artikeln 18 und 70 zu stellen:

1. Die Diskussionen und Abstimmungen in beiden Räten zeigten klar auf, dass die Vorschläge des Bundesrates auf etwelches Unbehagen stossen. So hat der Nationalrat vor Jahresfrist dem Antrag Schüle mit 80 zu 54 Stimmen zugestimmt, obwohl Antragsteller und wir wussten, dass dies noch nicht die optimale Lösung ist. Im Ständerat vereinigte unser Beschluss immer noch elf Stimmen gegen zwanzig auf sich. Zusammengezählt haben 91 Parlamentarier gegen die Lösung des Bundesrates votiert und nur 74 dafür.

2. Die auf dem Tisch des Hauses liegenden Lösungen sind für mich nach wie vor nicht vollauf befriedigend. Dies vor allem, weil bisher nur «verklauert», aber nie klar und eindeutig über die Frage «Fahrradhaftpflichtobligatorium: ja oder nein?» entschieden worden ist, aber auch, weil – falls wir das Obligatorium beibehalten – das Problem der Fahrradkennzeichnung nach wie vor nicht optimal gelöst ist. Ich werde also nochmals zu den Fragen des Haftpflichtobligatoriums und der Fahrradkennzeichnung Stellung nehmen. Zum Haftpflichtobligatorium: Ich weiss, dass diese Frage diskutiert worden ist. Ich weiss auch, dass man – nicht zuletzt gestützt auf Vernehmlassungen – mehrheitlich zur Ansicht gelangte, das Obligatorium müsse beibehalten werden. Ich habe zwar für die Argumente Verständnis, die für diese Auffassung ins Feld geführt werden; sie überzeugen mich aber nicht. Aus meiner Sicht könnte auf das Obligatorium durchaus verzichtet werden, und zwar aus folgenden Gründen:

Die Haftungsverantwortung ist im Obligationenrecht geregelt. Diese Bestimmungen gelten für jedermann, also auch für Radfahrer. Wer Schaden verursacht, kann dafür haftbar gemacht werden. Die Frage ist lediglich, ob und wie er den Schaden bezahlt.

Es gibt x Ereignisse im Leben, in denen jemand haftpflichtig werden kann. Versicherungsobligatorien gibt es deswegen aber nur wenige. Anders gesagt: Ein Verzicht auf ein Haftpflichtobligatorium für Radfahrer liesse sich auch im Licht der gesamten Haftpflichtproblematik durchaus verantworten.

Jährlich werden in der Schweiz rund 2000 Radfahrer für Schäden verantwortlich gemacht; dies bei 2,5 Millionen immatrikulierten Velos! Das ist knapp 1 Promille. Wie viele dieser 2000 Radfahrer dann tatsächlich, gestützt auf OR-Bestimmungen, haftbar gemacht werden, entzieht sich meiner Kenntnis. Es dürften jedoch nicht alle 2000 sein!

Ein weiterer Aspekt: Gemäss einer Umfrage sollen rund 80 Prozent der Fahrradhalter – vielleicht sind es auch nur 60 Prozent – bereits heute freiwillig eine Privathaftpflichtversicherung abgeschlossen haben. Die Fahrradhaftpflicht liesse sich da problemlos integrieren.

Verbände – ich denke an den SRB – versichern ihre Mitglieder schon heute pauschal. Ich bin davon überzeugt, dass sie dieses Angebot auch bei einem Nichtobligatorium aufrechterhalten würden, vielleicht gar in verstärktem Ausmass. Denn da beginnen marktwirtschaftliche und Verbandsinteressen zu spielen.

Sollten sich dennoch Härtefälle ergeben – was es für die Geschädigten immer wieder gibt, wenn kein Obligatorium vorhanden ist –, liesse sich dieses Problem so lösen, wie es in andern Fällen auch gelöst wird, nämlich mit einem speziellen Fonds.

Ich bin mir bewusst, dass diese Argumente etwas theoretisch sind. Sie genügen wahrscheinlich nicht, um Befürworter des Obligatoriums zu einer Meinungsänderung zu bewegen. Für mich war denn auch ein ganz anderes Argument hauptsächlich entscheidend dafür, dass ich meinen Antrag auf Aufhebung des Obligatoriums stelle: nämlich die Tatsache, dass unsere Nachbarländer die obligatorische Haftpflichtversicherung nicht kennen. Ich wiederhole: Weder in Deutschland noch in Frankreich noch in Oesterreich noch in Italien kennt man die obligatorische Haftpflicht. In all diesen Ländern gibt es keine Velokennzeichen. Ich bitte daher all jene, die gegen meinen Antrag sind, und vor allem den Vertreter des Bundesrates, mir zu erklären, weshalb im gesamten Ausland etwas möglich ist, das bei uns nicht möglich sein soll. Sie haben zu entscheiden zwischen einer freiheitlichen, europäischen Regelung, die auf Selbstverantwortung basiert und ein gewisses Risiko enthält, und der staatlich-bürokratischen, typisch schweizerischen Lösung ohne Risiko.

Zur Fahrradkennzeichnung: Sollten Sie es nicht übers Herz bringen, meinem Antrag zuzustimmen, so bitte ich Sie, wenigstens meinem Eventualantrag Folge zu leisten. Wenn wir das Obligatorium beibehalten, haben wir, was die Kennzeichnung betrifft, zwei Möglichkeiten. Wir können dem Antrag Bircher zustimmen. Dann können wir auf jede Kennzeichnung verzichten, denn Diebstahlgefahr ist kein Argument für Kennzeichnungspflicht. Erstens kann jeder selbstverantwortlich etwas dagegen tun, und zweitens sind es nicht die gestohlenen Velos, die wiedergefunden werden, sondern die ausgeliehenen.

Wenn wir den Antrag Bircher ablehnen – ich empfehle Ihnen aus grundsätzlichen Überlegungen, dies zu tun –, braucht es meines Erachtens eine Versicherungsbescheinigung, sofern man das Obligatorium will. Diese Versicherungsbescheinigung hat jedoch so kundenfreundlich wie möglich zu sein. Die jetzt vom Justiz- und Polizeidepartement vorgeschlagene, reflektierende Grundplatte aus Aluminium, auf der man jedes Jahr einen Kleber anbringen kann, ist nicht die kundenfreundlichste Lösung. Ich habe mir dies auch vom Strassenverkehrsamt bestätigen lassen. Meiner Ansicht nach genügt ein Kleber ohne jegliche weitere Vorschrift. Damit dies sichergestellt wird, habe ich meinen Eventualantrag eingereicht. Er lehnt sich an den Beschluss des Ständerates an, ersetzt einfach «Kennzeichen» durch «Versicherungskennzeichen». Somit ist auch gesetzlich klar, was gemeint ist.

Ich fasse zusammen: Aus all den erwähnten Gründen beantrage ich Ihnen, auf die obligatorische Haftpflichtversicherung zu verzichten und meinen Streichungsanträgen zu folgen. Sollten Sie sich nicht dazu durchringen können, bitte ich Sie, zumindest die Kennzeichnungspflicht so kundenfreundlich wie möglich zu regeln. Dies tun Sie dann, wenn Sie meinen Eventualantrag gutheissen.

Art. 16 Abs. 3 Bst. g (neu)

Art. 16 al. 3 let. g (nouvelle)

Präsident: Bevor wir den Minderheitsantrag Bircher begründen lassen, bitte ich Sie, nochmals auf Artikel 16 Absatz 3 Buchstabe g (neu) zurückzukommen. Der Kommissionspräsident macht mich darauf aufmerksam, dass wir hier abstimmen sollten, nachdem der Bundesrat den Antrag auf Zustimmung gestellt hat und die Berichterstatter der Kommission ihren Antrag formell aufrechterhalten, jedoch ebenfalls bereit wären, zuzustimmen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission

Minderheit

Für den Antrag des Bundesrates

offensichtliche Mehrheit

Art. 18 und 70

Art. 18 et 70

Bircher, Sprecher der Minderheit: Wir behandeln jetzt die Artikel 70 und 18, so ist gemäss Ordnungsantrag Fäh entschieden worden. Es ist wahrscheinlich sinnvoll, dass wir immer beides im Auge behalten, sowohl die Regelung der Nummernfrage als auch die Regelung des Versicherungsobligatoriums.

Wir müssen in Erinnerung rufen, dass unser Entscheid letztes Mal im Nationalrat – welcher nämlich die Kompetenz zur Kennzeichnung der Fahrräder, also zur Regelung der Velonummernfrage, und der Haftpflichtversicherungsfrage einfach den Kantonen überlassen wollte – sicher unglücklich war. Da sind wir uns im nachhinein einig. Das war wahrscheinlich auch eine Folge des Abstimmungsverfahrens. Es ist in unserem kleinen Land nicht sinnvoll, die 26 Kantone einzeln entscheiden zu lassen, ihnen die Kompetenz zu überlassen: Wollen wir eine Fahrradkennzeichnung, wollen wir Nummern abgeben, wollen wir ein Versicherungsobligatorium, oder wollen wir die Uebernahme der Versicherungsprämien? Wir hätten dann – theoretisch gesehen – am Schluss 26 verschiedene Systeme. Es wird also unsere Aufgabe sein, eine Bundeslösung zu finden. Wir müssen uns heute zu einer Bundeslösung durchringen.

Eine Bundeslösung sollte meines Erachtens auch wirkliche Vereinfachungen bringen; denn nur wenn wir diese Vereinfachungen auch jetzt in dieser Schlussberatung einbringen können, hat die Gesetzesrevision dieser zwei Artikel wirklich einen Sinn. Prioritär sollte sein, dass wir nicht jedes Jahr wieder eine Nummer lösen müssen. Ob diese Nummer ein Aluminiumschild oder eine Vignette ist, ist nicht die Hauptfrage. Aber wir müssen den Bürger von der Schikane befreien, dass er jedes Jahr den Gang an den Schalter machen muss. So fallen Tausende von Schalterstunden weg, also gibt es einen Abbau der Bürokratie.

Ich habe soeben die Aluminiumschilder angesprochen: Es könnte jährlich eine Menge von gegen 20 t Aluminium eingespart werden. Aber es geht auch – wie gesagt – um den Abbau der Bürokratie. Die Leute jedes Jahr wegen dieser Nummer einen Gang machen zu lassen, ist von mir aus gesehen eine Schikane.

Wir sollten uns durchringen – wenn überhaupt – zu einer einmaligen Registrierung, zu einem einmaligen Abgeben eines amtlichen Kennzeichens. Dieses einmalige Abgeben eines amtlichen Kennzeichens sei ein grosser Vorteil im Fall eines Diebstahls, sagen verschiedene Verbände, ganz im Gegensatz zu dem, was Herr Fäh meinte; denn so bestünde eine Identifikationsmöglichkeit: Man könne mit dieser auf

dem Velo vorgegebenen Nummer den rechtmässigen Besitzer des Fahrrades ausfindig machen. Die Verbände haben uns auch Zahlen genannt: Von hundert entwendeten Velos könnten auf diese Weise 40 bis 50 Prozent den Weg zum rechtmässigen Besitzer zurückfinden. Wenn wir das nicht hätten, würde ein verschwindend kleiner Prozentsatz – zwei, drei Prozent – zurückkommen. Das ist wahrscheinlich der Grund, weshalb das Velo doch noch ein einmaliges Kennzeichen tragen sollte.

Artikel 18 in der Fassung des Ständerates ist in etwa eine solche Lösung. Vielleicht kann der Bundesrat auf meine Bemerkung hin – dass es eben nur ein einmaliges Kennzeichen brauchen würde – diese Ständeratsfassung noch etwas kommentieren. Aber ich glaube, das wäre ein gangbarer Weg, der diesem Abbau von bürokratischen Hemmnissen entgegenkommen würde.

Nun zur Versicherungsfrage. Wir möchten nicht, dass wegen der Haftpflichtversicherungsfrage weitere unnötige bürokratische Hindernisse bestehenblieben und nur wegen dieser Versicherungsfrage weiterhin eine jährliche Registrierungsfrage nötig wäre. Deshalb sollen gemäss unserem Minderheitsantrag bei Artikel 70 die Kantone die Haftpflichtversicherung für alle Velohalter pauschal übernehmen. Heute schon ist ja stossend, dass je nach Kanton ganz unterschiedliche Velohaftpflichtversicherungsprämien erhoben werden. Es gibt in einzelnen Kantonen Dutzende von Gemeinden, wo diese Prämie bereits vom öffentlichen Gemeinwesen übernommen wird. Es macht also den Wirrwarr relativ gross, wenn wir hier bei der Haftpflichtversicherungsfrage auch die kantonale oder die Gemeindeinitiative spielen lassen. Der Bürger, der Velofahrer, fühlt sich schikaniert, wenn er bemerkt, dass in seiner Nachbargemeinde diese ganze Versicherungsfrage vom Gemeinwesen gelöst wird. Deshalb kommen wir zu diesem Antrag, dass in Zukunft die Kantone obligatorisch und pauschal für alle ihre Velohalter diese Haftpflichtversicherung einmalig abschliessen und übernehmen sollen.

Beispielsweise hat im Kanton Zürich eine Behördeninitiative – die Behördeninitiative braucht mehr als die Hälfte der Parlamentarierstimmen – genau das verlangt. Sie möchte alle in Betrieb stehenden Velos «pauschal durch den Kanton versichern lassen». Das ist der Wortlaut dieser Behördeninitiative.

Es wird etwa argumentiert, dass wir bei einer solchen obligatorischen Uebernahme der Haftpflichtversicherungsprämie durch die Kantone dem Verursacherprinzip entgegenarbeiten würden, dass also der einzelne Velofahrer gemäss Verursacherprinzip selbst für seine Versicherung sorgen solle. Es scheint mir doch etwas kleinlich, in dieser Frage – es geht um Velofahrer, die, wie Sie alle wissen, unser Verkehrsnetz minimalstens beanspruchen, aber der Luftverschmutzung maximal entgegenwirken – von Verursacherprinzip zu sprechen.

Ich bitte Sie, hier in dieser Frage etwas grosszügig zu sein und beim Artikel 70 eine pauschale Versicherungslösung zu wählen, die für den Bürger in Zukunft keine bürokratischen Aufwände mehr bringt.

Zwingli: Diese beiden Artikel 18 und 70 betreffen einerseits die Kennzeichnung der Fahrräder und andererseits die Sicherstellung der Haftpflichtversicherung. Die FDP-Fraktion nimmt in diesen Fragen mehrheitlich folgende Stellung ein:

1. Sie erachtet ein Versicherungsobligatorium als zweckmässig und notwendig. Sie stimmt also mehrheitlich dem Obligatorium einer Haftpflichtversicherung zu. Damit differenziert sich die Stellungnahme zum Antrag Fäh.

2. Die FDP-Fraktion ist jedoch der Ueberzeugung, dass mit den heute vorliegenden Lösungen die zweckmässigste und einfachste offenbar noch nicht gefunden ist.

Aus diesem Grunde ist die FDP-Fraktion bei Artikel 18 Absatz 3 und bei Artikel 70 Absätze 2 bis 7 mehrheitlich für Festhalten. Dadurch bleibt die Differenz zum Ständerat bestehen, und damit bleibt der Weg zu einer besseren Lösung offen. Wir sind kaum in der Lage, hier im Rat eine

technisch einwand- und widerspruchsfreie Lösung für die Fahrradkennzeichnung zu finden.

Scherer: Ich spreche zu Artikel 70 Absatz 2. Ich empfehle Ihnen, hier dem Ständerat und der Kommissionsmehrheit zuzustimmen, also den geltenden Text beizubehalten. Auch Fahrräder stellen im Strassenverkehr eine potentielle Gefahr dar, wenn auch eine kleine. Deshalb bezahlen sie eine relativ kleine Haftpflichtversicherung.

Diese potentielle Gefahr wird aber wie bei allen Verkehrsmitteln vom Benutzer des Fahrrades geschaffen, und deshalb soll der Fahrradhalter nach dem Verursacherprinzip, das immer wieder zitiert wird, für die Haftpflichtversicherung auch selbst aufkommen. Der Gang zu einem Schalter ist kein Argument, auf diese obligatorische Haftpflichtversicherung zu verzichten, denn auch Motorfahrzeugbesitzer müssen sich zum Bezahlen der Haftpflichtversicherung in der Regel an einen Schalter begeben. Auch der Bezug der Autobahnvignette für Motorfahrzeuglenker bedingt einen Gang an den Schalter.

In diesem Sinne empfehle ich Ihnen Zustimmung zur Kommissionsmehrheit bei Artikel 70 Absatz 2.

Fierz: Im Namen der grünen Fraktion, glaube ich, sagen zu können, dass wir den Minderheitsantrag Bircher unterstützen. Ich möchte darauf hinweisen, dass die Gefährdung durch die Radfahrer für Drittpersonen wirklich ganz verschwindend gering ist. Wenn Sie die Personenschäden – das sind die grossen Haftpflichtschäden – anschauen, machen die Radfahrer einen verschwindend kleinen Anteil aus. Es gibt fast niemand, der durch ein Fahrrad getötet wird. Die Radfahrer selber sind schon für Todesfälle gefährdet, aber Drittpersonen werden praktisch nicht getötet. Was Verletzungen betrifft, sind es meistens nur Bagatellen.

Wegen diesen Haftpflichtschäden – es ist eine kleine Summe, nur einige wenige Millionen Franken im Jahr – setzen wir nun diesen «Zirkus» in Betrieb, wonach dreieinhalb Millionen Fahrradhalter jedes Jahr einmal eine Vignette lösen müssen und eine Haftpflichtversicherung damit kaufen können. Der bürokratische Aufwand, den wir betreiben, ist viel grösser als die Haftpflichtschäden, die wir am Schluss zu berappen haben. Es wäre für die meist jugendlichen Radfahrer wirklich eine grosszügige Lösung, wenn wir auch ihren Anteil an der Entlastung der Luft von Schadstoffen berücksichtigen, wenn wir jetzt einmal fünf gerade sein und einfach durch den Staat diese Haftpflichtprämien übernehmen lassen würden.

Das würde soviel vereinfachen, würde Rechtssicherheit schaffen. Ich sehe nicht ein, wieso wir hier nicht einmal grosszügig sein können.

Ruckstuhl: Ich bitte Sie, bei diesem Artikel der Fassung des Ständerates zuzustimmen. Es scheint mir gerade für junge Verkehrsteilnehmer und solche, die sich finanziell nicht derart absichern können, wichtig zu sein, festzuhalten, dass sie nicht ohne Versicherungsnachweis auskommen. Wir müssen ihnen diesen Schutz vorschreiben. Die Haftpflichtversicherung, wie sie heute besteht, ist gerade bei diesen Fällen notwendig. Wir wissen, in welcher Höhe sich Unfallfolgekosten bewegen können. Auch wenn es, wie Herr Fierz sagte, selten zu Todesfällen kommt, wissen wir, dass auch die übrigen Unfälle sehr teuer zu stehen kommen. Es geht also nicht darum, eine Regelung aufzuheben, die überflüssig erscheint, sondern es geht darum, dass wir auch dem Verkehrsteilnehmer, der sich neben Radfahrern befindet, ebenfalls dem schwächeren Verkehrsteilnehmer, dem Fussgänger, diesen Schutz zugestehen, falls es zu einem Unfall kommt. Deshalb brauchen wir auch die Kennzeichnung der Fahrräder, abgesehen davon, dass es andere Gründe – auch die gegenwärtige Lage betreffend Diebstahl der Fahrzeuge – rechtfertigen, die Kennzeichnung der Fahrzeuge zu veranlassen. Wir liegen gut, wenn wir dem Ständerat zustimmen. Was die Kosten für die Fahrradversicherung betrifft, können wir die offene Lösung beibehalten, wir müssen den Kantonen also nicht vorschreiben, dass sie die Kosten überneh-

men. In diesem Sinne glaube ich, auch den Antrag Bircher ablehnen zu müssen.

Ich empfehle Ihnen deshalb, dem Ständerat zuzustimmen und die Haftpflichtversicherung bestehen zu lassen.

Fischer-Seengen: Auch ich bitte Sie, dem Ständerat und der Kommissionsmehrheit zuzustimmen. Herr Fierz, auch wenn die Gefahr, die von einem Fahrrad ausgeht, relativ gering ist – das gebe ich ohne weiteres zu –, so besteht doch immerhin eine potentielle Gefahr. Mit Bezug auf diese Gefahr und die Haftpflicht, die sich daraus ergibt, muss eine Vorkehr getroffen werden, und zwar mit einer Haftpflichtversicherung. Ich erachte eine Haftpflichtversicherung dem Grundsatz nach auf alle Fälle als notwendig.

Es stellt sich dann die Frage, wer diese Haftpflichtversicherung abschliessen soll. Ist es so, wie Herr Bircher will, dass die Kantone das generell für alle machen können? Das wäre tatsächlich eine einfache Lösung.

Es widerspricht aber meiner Grundauffassung des Verursacherprinzips: Wer die Gefahr potentiell verursacht, soll auch die Versicherung abschliessen; das ist keine staatliche Aufgabe, das ist Aufgabe des Fahrzeughalters, genau wie beim Motorfahrzeug.

Nun gibt es aber auch hier durchaus einfache Lösungen. Wenn man die Lösung mit einem Kleber wählt und dieser Kleber gleichzeitig auch der Versicherungsnachweis ist, kann man das problemlos machen; der Kleber kann wie die Autobahnvignette irgendwo erworben werden. Es ergibt sich kein grosser administrativer Aufwand und keine Bürokratie daraus. Deshalb lässt sich diese Lösung, die auf dem Verursacherprinzip basiert und diesen Versicherungsschutz gewährleistet, ohne weiteres verwirklichen.

Ich schlage deshalb Zustimmung zum Ständerat und zur Kommissionsmehrheit vor.

Basler, Berichterstatter: In dieser Kombination zwischen Haftpflichtversicherung und Kennzeichen der Fahrräder (Art. 70 bzw. 18) liegen nun drei Konzepte vor:

1. das Konzept Ständerat, das dieser in Zusammenarbeit mit unserer Verwaltung und mit der Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren, aber auch mit den Haftpflichtversicherern ausgearbeitet hat. Es sieht folgendes vor: Die Fahrräder werden mit einer festmontierten, reflektierenden Grundplatte als Basis für selbstklebende Versicherungsvignetten, die man auch an Poststellen beziehen kann, ausgerüstet.

2. das Konzept Bircher, eigentlich ein Zusatzantrag Bircher. Dieser möchte die Kennzeichnung der Fahrräder durch Nummernschilder aufrechterhalten, aber nicht wegen der Haftpflicht eine jährliche Registrierung sehen. Die Kantone sollen diese kleine Haftpflichtprämie gesamthaft übernehmen.

3. Schliesslich das Konzept Fäh: der «Langschuss», wenn Sie so wollen, hinsichtlich Vereinfachung. Kollege Fäh sieht die endgültigen Konsequenzen aus dem bemühten Suchen nach Vereinfachung im Verzicht auf ein Versicherungsobligatorium.

Ich beantrage Ihnen, bei der Bereinigung so vorzugehen: bei Artikel 70 ist – wie das übrigens mit dem Ordnungsantrag Fäh beschlossen worden ist – in einer ersten Abstimmung die Kommissionsmehrheit, die dem Ständerat zustimmt, der Minderheit Bircher gegenüberzustellen. Das heisst also: Versicherung bundesrechtlich geregelt oder durch die Kantone bezahlt. Und was immer obsiegt, ist dann dem Antrag Fäh betreffend Artikel 70 gegenüberzustellen, der im Grunde genommen ein Streichungsantrag ist, eben kein Haftpflichtversicherungsobligatorium.

Wenn der Streichungsantrag Fäh obsiegt, ist auch über Artikel 18 Absatz 1 (das Kennzeichen) entschieden; Artikel 18 Absatz 1 würde gestrichen. Wenn nicht, stimmen wir über die Eventualanträge Fäh zu Artikel 18 Absatz 1 noch ab. Wiederum ist dort nur eine Abstimmung über die Kennzeichen nötig. Die Kommissionsmehrheit beschränkte sich auf «Kennzeichen», während Nationalrat Fäh im Artikel nur das Wort «Versicherungskennzeichen» aufnehmen möchte.

Das Ergebnis wird für die Artikel 70 und 77 bezüglich dieser Begriffe Konsequenzen haben.

M. Perey, rapporteur: Lors du premier débat, le Conseil national avait accepté une solution simplifiée, cantonale. Le Conseil des Etats est revenu à une solution fédérale. En ce qui concerne la proposition de la minorité Bircher, présentée en séance de commission et demandant à ce que les cantons soient responsables de la RC, elle a été repoussée au sein de la commission par 12 voix contre 6. Les propositions Fäh n'étant pas connues de la commission n'ont donc pas été traitées. Nous sommes tous d'accord sur un seul point, à savoir qu'il faut simplifier le système de contrôle des cycles, mais personne n'a encore trouvé la solution adéquate.

Nous sommes en présence de trois propositions: celle du Conseil des Etats nous demandant d'en rester à une solution fédérale, celle de M. Bircher qui impose aux cantons la prise en charge de la responsabilité civile et les propositions Fäh qui vont beaucoup plus loin et qui demandent la suppression de la RC.

Comme l'a expliqué le président, nous vous proposons de voter d'abord la solution de la majorité de la commission qui, faute de mieux, se rallie à la solution du Conseil des Etats, et d'opposer cette décision à la proposition de la minorité Bircher. Le résultat de ce vote sera ensuite opposé à la proposition de M. Fäh.

Bundesrat Koller: Der Bundesrat beantragt Ihnen, sowohl die beiden Anträge von Herrn Fäh als auch den Antrag von Herrn Bircher abzulehnen und dem Ständerat zuzustimmen. Herr Fäh möchte mit seinem Hauptantrag die obligatorische Fahrradhaftpflichtversicherung abschaffen und konsequenterweise damit auch das als Zeichen der bestehenden Versicherung abgegebene Fahrradkennzeichen.

Wir lehnen diesen Antrag zunächst aus politischen Gründen ab. Im Rahmen der Vernehmlassung haben sich die Befragten fast einhellig für die Beibehaltung der obligatorischen Fahrradhaftpflichtversicherung ausgesprochen. Gegen den Antrag Fäh sprechen aber vor allem auch sachliche Gründe: Die Konsequenzen einer Abschaffung dieses Versicherungsobligatoriums wären höchst unerwünscht, und zwar in bezug auf die Person des Schädigers wie in bezug auf die Person des Geschädigten. Bei den Schädigern ist vor allem an junge Fahrradhalter zu denken, die bei einem Unfall, der aufwendige Spalkosten verursacht, leicht zahlungsunfähig werden könnten. Andererseits hätte das dann zur Folge, dass das Opfer sehr aufwendige Spalkosten allenfalls selber bezahlen müsste. Beide Effekte sind unerwünscht, weshalb wir Ihnen beantragen, an der obligatorischen Fahrradhaftpflichtversicherung festzuhalten.

Der Bundesrat beantragt Ihnen aber auch, den Antrag von Herrn Bircher abzulehnen. Herr Bircher möchte die Kantone verpflichten, für alle Fahrradhalter mit Wohnsitz in ihrem Kanton eine unentgeltliche Fahrradhaftpflichtversicherung abzuschliessen.

Gegen diesen Antrag sprechen verfassungsrechtliche und politische Bedenken. Artikel 37bis Absatz 1 der Bundesverfassung hält fest, dass der Bund befugt ist, Vorschriften über Automobile und Fahrräder aufzustellen. Nach Auffassung von alt Bundesrichter Steiner in einem bis heute massgeblichen Rechtsgutachten hat der Bund aufgrund dieser Verfassungsbestimmungen aber keine abgabenrechtlichen Kompetenzen. Da der Bund den Kantonen wegen ihrer verfassungsmässigen Abgabenhöhen somit im SVG nicht vorschreiben kann, bei allen Fahrrädern auf die Erhebung von Gebühren zu verzichten, kann er ihnen unseres Erachtens auch nicht verbieten, die Fahrradhalter mit den Prämien der Kollektivhaftpflichtversicherung zu belasten. Eine solche gesetzliche Anordnung hätte keine ausreichende Verfassungsgrundlage.

Aber neben diesen verfassungsrechtlichen Gründen sprechen auch politische Gründe gegen den Antrag von Herrn Bircher. Im Rahmen der Vernehmlassung haben sich die Befragten wiederum ganz klar für die Bezahlung der Versi-

cherungsprämien durch den Halter – wie bisher – ausgesprochen. Die Gründe sind denn auch einleuchtend. Während die Lasten für die öffentliche Hand gesamtschweizerisch doch bedeutsam wären – etwa 13 Millionen Franken –, fallen die Haftpflichtprämien für die einzelnen Fahrradhalter im Betrag von 3 bis 6 Franken überhaupt nicht ins Gewicht. Aus diesen Gründen möchte ich Sie bitten, auch den Antrag von Herrn Bircher abzulehnen.

Wenn Sie diese Anträge ablehnen, bleibt noch die Frage der Fahrradkennzeichen. Für diesen Fall beabsichtigt mein Departement, dem Bundesrat noch vor den Sommerferien eine Verordnungsänderung vorzulegen, die die Verwirklichung des sogenannten VSA-Modells auf den 1. Januar 1990 zum Gegenstand hat.

Dieses Modell wurde von der Arbeitsgruppe der Vereinigung der Strassenverkehrsämter unter Mitwirkung des Bundesamtes für Polizeiwesen ausgearbeitet und ist in der Vernehmlassung auf breite Zustimmung gestossen. Die vorgesehene Neuregelung brächte Verbesserungen sowohl für die Kantone, indem der administrative Aufwand (Fahrradpapiere und -register) wegfiel, als auch für die Fahrradhalter, die – wegen des Wegfalls der für die Registrierung der Fahrräder und die Abgabe der Fahrradpapiere erhobenen Gebühren – von den geringeren Kosten profitieren würden. Es ist auch vorgesehen, das Versicherungskennzeichen breitest zugänglich zu machen, voraussichtlich bei jeder Poststelle. Gleichzeitig könnte auch ein wichtiger Rohstoff eingespart werden, da das bisherige Aluminium-Kennzeichen durch eine selbstklebende Versicherungsvignette ersetzt würde.

Aus all diesen Gründen und im Hinblick auf diese Aenderung der Verordnung, wie ich sie Ihnen hier kurz skizziert habe, beantrage ich Ihnen, die Anträge der Herren Fäh und Bircher abzulehnen und dem Ständerat zuzustimmen.

Fäh: Herr Bundesrat Koller, Sie haben die Gründe geschildert, weshalb das Obligatorium beibehalten werden soll; politische Gründe und Unfallgründe. Unfall kann man auch über die Nichtbetriebsunfallversicherung regeln, dafür brauchen wir dieses Gesetz nicht. Aber ich habe nicht deswegen das Wort ergriffen. Ich habe in meinem Votum um eine Erklärung gebeten, weshalb ganz Europa keine obligatorische Haftpflichtversicherung hat, aber die Schweiz sie haben muss. Diese Erklärung sind Sie uns schuldig geblieben; ich hätte sie gerne.

Zu meinem Eventualantrag: Sie haben jetzt selbst davon gesprochen, dass Sie Versicherungskennzeichen einführen wollen, also dann bitte ich, das im Gesetzestext auch entsprechend zu schreiben.

Bundesrat Koller: Ich glaube nicht, dass es anginge, im Hinblick auf dieses Obligatorium der Fahrradhaftpflichtversicherung einen Vergleich mit anderen Ländern Europas zu machen, ohne dass man das gesamte Haftpflichtrecht und das gesamte Versicherungssystem dieser Länder vergleichen würde. Weshalb wir welche Wertungen unserem Entscheid zugrunde legten, Herr Fäh, habe ich Ihnen im einzelnen ausgeführt.

Was die Frage Ihres Eventualantrages betrifft, so scheint uns eine Aenderung des Textes nicht notwendig, weil auch das heutige Fahrradkennzeichen bereits ein Versicherungszeichen ist. Wenn Sie Ihre Präzisierung vornehmen, dann schaffen Sie nur das Problem, dass dann der Ausdruck für die Fahrradkennzeichen der Bundesfahrräder nicht mehr angemessen ist, weil dort nämlich keine Versicherungspflicht besteht! Ich gebe zu, das ist ein eher formeller Grund, aber er zeigt Ihnen, dass diese Aenderung unnötig ist.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit
Für den Antrag der Minderheit

79 Stimmen
65 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit offensichtliche Mehrheit
Für den Hauptantrag Fäh Minderheit

Präsident: Damit haben wir über den Eventualantrag von Herrn Fäh abgestimmt. Kommission und Bundesrat lehnen ihn ab.

Abstimmung – Vote

Für den Eventualantrag Fäh Minderheit
Dagegen offensichtliche Mehrheit

Art. 25 Abs. 2 Bst. i und Abs. 3 Bst. e

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Fäh

Abs. 2 Bst. i

.... berufsmässiger Motorfahrzeugführer sowie allenfalls für Fahrzeuge von Personen, die wegen zu schnellen Fahrens bestraft wurden.

Der Fahrtschreiber darf nur bei Verkehrskontrollen oder Unfalltatbeständen als Beweismittel für Geschwindigkeitsübertretungen herangezogen werden.

Art. 25 al. 2 let. i et al. 3 let. e

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Fäh

Al. 2 let. i

.... sur les véhicules conduits par des chauffeurs professionnels, pour permettre de contrôler la durée de leur travail, ainsi que, le cas échéant, sur les véhicules conduits par des personnes qui ont été condamnées pour excès de vitesse. Le tachygraphe ne pourra être utilisé que lors des contrôles de circulation ou en cas d'accident.

Abs. 2 Bst. i – Al. 2 let. i

Fäh: Sie haben gestern meinen ersten Antrag und heute meinen korrigierten Antrag zu Artikel 25 Absatz 1 Buchstabe i bekommen.

Ich erkläre zuerst kurz, weshalb ich den Antrag korrigiert habe: Ich habe mich überzeugen lassen, dass die Möglichkeiten im Differenzbereinungsverfahren enger zu interpretieren sind, als ich dies ursprünglich getan habe. Ich habe deshalb – und nur deshalb – die Teile 1 und 3 meines ursprünglichen Antrages zurückgezogen. Ich betone aber: Ich tue es nur aus formellen Gründen. Materiell bleibe ich bei meiner Ansicht, und es wird mir nichts anderes übrigbleiben, als über einen Vorstoss zu versuchen, diese Aenderung zu erreichen.

Zum Antrag «Fassung heute»: Der Beschluss des Nationalrates will die Verwendung des Fahrtschreibers als Beweismittel bei Geschwindigkeitsübertretungen einschränken. Der Ständerat will dies offenbar gemäss Fahne nicht. Ich bin etwas erstaunt, dass aus der Kommission kein Antrag gestellt wird, es sei an unserem Beschluss festzuhalten. Ich bin deshalb erstaunt, weil der Beschluss unseres Rates – der übrigens auf eine Motion Egli-Winterthur, mitunterzeichnet von prominenten Sozialdemokraten, zurückgeht – vor Jahresfrist diskussions- und oppositionslos hier gefasst worden ist. Jetzt will man nicht daran festhalten. Das erstaunt mich. Ich beantrage Ihnen deshalb, es sei an unserem Beschluss festzuhalten.

Die nationalrätliche Version ist zwar nicht zwingend notwendig; denn für Taxis – um ein Beispiel zu nennen – tritt die entsprechende Einschränkung, über die wir jetzt beraten, gemäss neugefasstem Artikel 33 der Verordnung über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge, gestützt auf die bestehende Rechtsgrundlage, bereits auf den 1. Mai 1989 in Kraft. Wenn ich dennoch beantrage, an der Version Natio-

nalrat festzuhalten, dann einfach deshalb, damit auch auf Gesetzesebene Klarheit besteht.

Ich bitte Sie also:

1. die redaktionellen Änderungen gutzuheissen, die ich aufgeschrieben habe. Das bedeutet einfach, dass der Nebensatz «... sowie allenfalls für Fahrzeuge von Personen usw.» oben und nicht unten angehängt gehört. Das wird auch die Redaktionskommission merken, das ist eine rein redaktionelle Änderung.

2. Ich bitte Sie aber vor allem, wenn Sie bei der Version des Nationalrates, also bei unserer Version, bleiben sollten, die beiden Worte «oder Unfalltatbestände» einzufügen. Bis jetzt heisst es: «Der Fahrtschreiber darf nur bei Verkehrskontrollen als Beweismittel für Geschwindigkeitsübertretungen herangezogen werden.» «Nur» ist eine abschliessende Formulierung. Das genügt aber nicht; denn es ist logisch, dass Fahrtschreiber als Beweismittel für Geschwindigkeitsübertretungen auch bei Unfalltatbeständen herangezogen werden dürfen. Nicht etwa, um das gegen den Lenker zu verwenden, sondern das kann sehr oft auch für den Lenker verwendet werden.

Ich bitte Sie also, meinem Antrag zuzustimmen. Er muss richtig heissen – ich sehe, dass er hier nicht richtig gedruckt ist –: «Der Fahrtschreiber darf nur bei Verkehrskontrollen oder Unfalltatbeständen als Beweismittel für Geschwindigkeitsübertretungen herangezogen werden.»

Basler, Berichterstatter: Ihre Kommission hat es in der Differenzvereinbarung – wie der Bundesrat und der Ständerat – als falsch erachtet, Vorschriften aufzustellen, damit die bei einer Kontrolle der Fahrtschreiberaufzeichnungen festgestellten Geschwindigkeitsüberschreitungen nicht verfolgt oder geahndet werden dürfen. Die Meinung ist die, dass der Gesetzgeber den Polizeiorganen die Möglichkeit geben soll, in krassen Fällen die Fahrzeugführer zur Verantwortung zu ziehen. Man soll ihnen diese Instrumente nicht aus der Hand nehmen. Das Verfahrensrecht ist zudem kantonale Domäne. Der Bundesgesetzgeber sollte also nicht ohne Not in das strafprozessuale Legalitätsprinzip und den Grundsatz der freien Beweiswürdigung eingreifen. Das erklärt, warum wir den Antrag Fäh als unnötig erachten. Die Kommission beantragt also Zustimmung zum Ständerat und Bundesrat.

M. Perey, rapporteur: La commission a étudié la proposition de M. Fäh et elle la considère comme superflue et inutile. Il faut laisser la possibilité de contrôler pour avoir des preuves d'excès de vitesse lorsqu'il y a accident. Par conséquent, la commission propose de se rallier à la version du Conseil des Etats.

Bundesrat Koller: Der Bundesrat beantragt Ihnen, den Antrag von Herrn Fäh abzulehnen, und zwar aus folgenden Gründen: Er würde einen schweren Eingriff in den Grundsatz der freien Beweiswürdigung darstellen, der unser Prozessrecht beherrscht. Er bedeutete zudem einen entscheidenden Einbruch in das kantonale Strafverfahrensrecht, das eindeutig eine Domäne der Kantone ist. Im übrigen scheint uns der Antrag auch sachlich nicht notwendig zu sein, weil nämlich die kantonalen Vollzugsorgane nur in ganz krassen Fällen Geschwindigkeitsverletzungen, die sie nachträglich aufgrund von Fahrtschreiberaufzeichnungen festgestellt haben, überhaupt anzeigen. Vor allem aber aus den zuerst genannten juristischen Bedenken müssen wir Sie um Ablehnung dieses Antrages ersuchen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Fäh Minderheit
Für den Antrag der Kommission offensichtliche Mehrheit

Abs. 3 Bst. e – Al. 3 let. e
Angenommen – Adopté

Art. 91 Abs. 3
Antrag der Kommission
Festhalten

Art. 91 al. 3

Proposition de la commission
Maintenir

Angenommen – Adopté

Art. 96 Ziff. 3

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates
(Die Änderung betrifft nur den französischen Text)

Art. 96 ch. 3

Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

86.043

Strassenverkehrsgesetz. Aenderung
Loi sur la circulation routière. Modification

Siehe Seite 132 hiervor – Voir page 132 ci-devant
Beschluss des Ständerates vom 18. September 1989
Décision du Conseil des Etats du 18 septembre 1989

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Gesetzentwurfes	115 Stimmen
Dagegen	43 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Ständerat

Conseil des Etats

Sitzungen vom 27.09.1988
18.09.1989
06.10.1989 (Schlussabstimmung)

Séances du 27.09.1988
18.09.1989
06.10.1989 (Vote final)

Sechste Sitzung – Sixième séance

Dienstag, 27. September 1988, Vormittag
Mardi 27 septembre 1988, matin

08.00 h

Vorsitz – Présidence: M. Masoni

86.043

Strassenverkehrsgesetz. Aenderung
Loi sur la circulation routière. Modification

Botschaft und Gesetzentwurf vom 27. August 1986 (BBI III, 209)
 Message et projet de loi du 27 août 1986 (FF III, 197)

Beschluss des Nationalrates vom 9. März 1988
 Décision du Conseil national du 9 mars 1988

Antrag der Kommission
 Eintreten

Proposition de la commission
 Entrer en matière

Lauber, Berichterstatter: Die heute zur Diskussion stehende Botschaft wurde am 27. August 1986 vom Bundesrat verabschiedet. Der Nationalrat hat das Geschäft im März 1988 behandelt.

Die Revision umfasst eine ganze Reihe von Punkten. Am wichtigsten ist eindeutig die Erhöhung der grundsätzlich zulässigen Maximalbreite von 2,30 m auf 2,50 m. Ich werde mein Eintretensreferat auf diese Aenderung beschränken und über die übrigen Revisionspunkte in der Detailberatung orientieren.

Die Breite ist auf 2,30 m festgesetzt. Der Bundesrat kann jedoch aufgrund von Artikel 9 Absatz 2 des SVG im Einvernehmen mit den beteiligten Kantonen bestimmte Strassen für Fahrzeuge bis zu 2,50 m Breite für offen erklären.

Der Bundesrat hat von dieser Kompetenz sehr grosszügig Gebrauch gemacht. In Artikel 64 der Verordnung des Bundesrates vom 13. November 1962 über die Strassenverkehrsregeln wird festgehalten: «Auf Hauptstrassen und in den von Hauptstrassen berührten Ortschaften dürfen Motorwagen und Anhänger mit einer Breite bis zu 2,50 m Breite verkehren. Abweichende Signale sind vorbehalten».

Als Hauptstrassen gelten nicht nur die Nationalstrassen und Hauptstrassen im Sinne von Artikel 36ter der Bundesverfassung, sondern alle Strassen, die in der Verordnung über die Durchgangsstrassen vom 6. Juni 1983 aufgeführt werden. Als Durchgangsstrasse gilt z. B. die Stasse von Eggwil nach Kemmeriboden. Die Kantone können regelmässig neue Strassen als Durchgangsstrassen beantragen und diese werden dann auch in die Liste aufgenommen.

Die Verordnung über die Strassenverkehrswege sieht vor, dass auf allen Strassen in Ortschaften, die von Hauptstrassen im Sinne dieser Verordnung berührt werden, Fahrzeuge von 2,50 m verkehren dürfen.

In der Gemeinde Täsch sind zum Beispiel generell Fahrzeuge von 2,50 m zugelassen, es sei denn, die Gemeindebehörden verfügten eine Verkehrsbeschränkung aufgrund von Artikel 3 Absatz 4 des Strassenverkehrsgesetzes.

Die heute gültige Regelung der Maximalbreiten war für den Bundesrat immer eine Uebergangslösung. In seiner Botschaft vom 24. Juni 1955 zum Entwurf eines Bundesgesetzes über den Strassenverkehr schrieb er: «Die Schweiz ist im Strassenverkehr so eng mit dem Ausland verbunden,

dass wir die Höchstbreite, wenn auch mit Bedauern, auf 2,50 m erhöhen müssen. Zwischen Gesellschafts- und Lastwagen kann kein Unterschied gemacht werden. Dies würde vom Ausland als transportpolitische Diskriminierung empfunden und mit Gegenmassnahmen beantwortet. Andererseits dürfen die Schweizer nicht schlechter gestellt werden als die Ausländer. Das würde unserem Rechtsstaat in Grundsätzen widersprechen.»

Die heutige Formulierung von Artikel 9 Absatz 2 im Strassenverkehrsgesetz von 1958 entsprach dem damaligen Antrag des Bundesrates. Mit der Botschaft vom 26. Mai 1971 beantragte er die maximale Breite auf 2,50 m festzulegen. Die Begründung des Bundesrates für diese Aenderung war etwa gleich wie in der heute zur Diskussion stehenden Vorlage. Der Nationalrat stimmte damals dem Antrag des Bundesrates zu. Der Ständerat lehnte ihn aber ab und im Differenzbereinigungsverfahren schloss sich der Nationalrat dem Ständerat an, so dass diese Erhöhung der zulässigen Breite damals nicht zustande kam.

Die Gründe Ihrer Kommission, für die Breite von 2,50 m einzutreten, sind folgende:

Heute sind alle 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 Hauptstrassennetz wird auf Antrag der Kantone laufend erweitert, und zwar recht grosszügig. Die geltende Breite wirkt sich im internationalen Verkehr besonders nachteilig aus, denn in ganz Europa, mit Ausnahme der Schweiz, gilt eine höchst zulässige Fahrzeugbreite von 2,50 m.

Mit der Zulassung der Höchstbreite von 2,50 m soll in erster Linie ein Entgegenkommen gegenüber den europäischen Gemeinschaften gezeigt werden. Hingegen soll an der Gewichtsbeschränkung von 28 t strikte festgehalten werden.

Nachteilig wirkt sich die geltende Breiteregelung auch auf den schweizerischen Fremdenverkehr aus. Gesellschaftswagen sind schon aus Gründen des Fahrkomforts für die Passagiere meistens 2,50 m breit, die Zufahrtsstrassen zu gewissen Orten sind jedoch zum Teil nicht für 2,50 m offen, z. B. die Strasse nach Grächen. Solche Orte werden daher meist gemieden, vor allem von ausländischen Carunternehmern. Dies bedeutet eine gewisse Diskriminierung. Die Umsätze aus dem Cartourismus sind recht gross. Beispiel: Nach Grindelwald fahren an einem schönen Tag etwa 60 Cars, die Hälfte davon kommt aus dem Ausland. Die Gäste wollen skifahren, sie wollen essen, sie wollen trinken. Die wenigen Touristenorte, die das Pech haben, dass ihre Zugangsstrasse noch nicht für 2,50 m gestattet ist, klagen deshalb zu Recht über diese Diskriminierung.

Vom Ausbaustand der Strassen lässt sich meistens die Differenzierung von 2,30 m auf 2,50 m nicht rechtfertigen.

Im Güterverkehr würde die Heraufsetzung der Fahrzeugbreite auf 2,50 m in den Ortschaften abseits von Hauptstrassen eine bessere Ausnützung der modernen Transporttechniken ermöglichen, z. B. die Einführung des Systems Translift, bei welchem fast überall Grosscontainer direkt vom Lastwagen auf die Bahn verladen werden können und umgekehrt, und dies ohne Kran oder andere aufwendige Umladevorrichtungen.

Heute braucht es eine Sonderbewilligung, um einen Container von 2,50 m Breite in eine Ortschaft, die nicht für diese Breite frei ist, transportieren zu können. Das macht das ganze Transportsystem zu kompliziert.

Für die grössere Breite spricht auch die Möglichkeit, mehr Paletten gleichzeitig zu transportieren. Auf einer 7 m langen Ladebrücke kann man bei 2,50 m Breite 17 Paletten unterbringen, bei 2,30 m Breite 13 Paletten, weil bei der grösseren Breite eine optimale Anordnung möglich ist, d. h. für das gleiche Transportvolumen sind weniger Fahrten nötig.

Das ist im Sinne des Umweltschutzes. Im ganzen bedeutet die neue Regelung eine Umkehrung. Statt theoretisch eine Limite von 2,30 m im Gesetz zu haben, die aber praktisch weitgehend nicht gilt, werden bei Annahme dieser Bestimmung Kantone und Gemeinden entsprechende Verkehrsbe-

schränkungen erlassen müssen. Die Kantone und Gemeinden können sogar mehr Strassen für 2,50 m-Fahrzeuge sperren und eine bisher allzu grosszügige Öffnung wieder rückgängig machen, wenn ihnen das nötig erscheint. Die Rechtsgrundlage dazu bietet nämlich Artikel 3 Absatz 4 des Strassenverkehrsgesetzes. Die Bundesversammlung hat 1984 diesen Absatz geändert und die entsprechenden Möglichkeiten geschaffen. Er lautet heute wie folgt: «Andere Beschränkungen oder Anordnungen können erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermaßen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern.» Aus solchen Gründen können insbesondere in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt und das Parkieren besonders geregelt werden. Gegen solche Massnahmen kann in letzter Instanz beim Bundesrat Beschwerde erhoben werden, was oft sehr viel Zeit beansprucht. Es ist zu hoffen, dass der Bundesrat die Gemeinden und Kantone, die Strassen für 2,50 m breite Fahrzeuge sperren wollen, nicht im Stich lässt. Die Kantone und Gemeinden müssen auch rechtzeitig die entsprechenden, allenfalls notwendigen Beschränkungen vorbereiten, so dass sie bei Inkrafttreten der neuen Gesetzesbestimmungen wirksam sind.

Die Kommission beantragt Ihnen mit 8 zu 2 Stimmen, dem Bundesrat in dieser Bestimmung zu folgen. Der vom Nationalrat beschlossene Zusatzantrag Longet, im Nationalrat mit 84 zu 82 Stimmen angenommen, ist unnötig, weil, wie bereits ausgeführt, schon heute die Kantone aufgrund von Artikel 3 Absatz 4 durchaus die nötigen Kompetenzen haben und signalisierte Beschränkungen der Höchstbreite nach Artikel 9 Absatz 7 in jedem Fall vorbehalten sind. Ueber die übrigen Kommissionsberatungen und Kommissionsbeschlüsse werde ich, wie gesagt, in der Detailberatung berichten. Ihre Kommission beantragt, nachdem Eintreten unbestritten war, einstimmig, der Gesetzesrevision mit den Aenderungen Ihrer Kommission zuzustimmen.

Gadient: Ich bin für Eintreten auf die Vorlage, möchte jedoch die Gelegenheit nutzen, namentlich auf die in der Praxis festgestellte Entwicklung im Straf- und Administrativbereich des Strassenverkehrsrechts hinzuweisen. Im Rahmen dieser Revision wurde lediglich ein neuer Tatbestand des zwingenden Führerausweisentzugs, bei Artikel 16 Absatz 3, eingeführt. Wir haben jedoch in der Kommission auf Antrag von Herrn Schönenberger darüber diskutiert, ob die Artikel 16 und 17 richtigerweise nicht aus dem SVG herausgelöst und in das Nebenstrafrecht integriert werden müssten, damit der Strafrichter auch über die Massnahmen des Entzugs und der Verwarnung befinden kann. Diese Massnahmen werden heute vom Empfinden her – manchmal noch mehr als die Busse – als eine Strafe wahrgenommen. Unbefriedigend an dieser Regelung ist, dass der urteilende Richter in der Regel keine Ahnung hat, ob eine, und wenn ja, welche, Massnahme im gleichen Fall zur Anwendung gelangt. Die Durchführung zweier Verfahren in der nämlichen Sache ist zudem administrativ aufwendig, unnötig und ungerechtfertigt. Wir sind deshalb dem Bundesrat dankbar, wenn er prüft, ob der Problemkreis Führerausweisentzug in diesem Sinne nicht einer Neuregelung zugeführt werden kann. Auch sollten vielleicht bei dieser Gelegenheit die Voraussetzungen geschaffen werden zu einer vermehrten Vereinheitlichung der Praxis, die heute in den Kantonen erhebliche Unterschiede aufweist, die rechtsstaatliche Bedenken erwecken müssen. In verschiedenen Kantonen wird bei jeder Uebertretung automatisch auch ein Administrativverfahren eingeleitet. Die Beurteilung ist in der Folge eine recht unterschiedliche. Freilich bleibt in letzter Instanz der Weg an das Bundesgericht offen. Aber mancher verzichtet ganz einfach auf eine derart aufwendige Ausweitung des Verfahrens, weil er diesen zusätzlichen Kosten- und Zeitaufwand nicht in Kauf nehmen will. Auch zeichnet sich die bundesgerichtliche Rechtsprechung in diesem Bereich mehr durch Umfang als durch Klarheit aus. Der einwand-

freie automobilistische Leumund findet in der Praxis nicht immer die ihm gebührende Beachtung. Wie erwähnt, ist das in verschiedenen Kantonen, und keineswegs nur vereinzelt, festzustellen. Wenn man schon zum praktisch reinen Erfolgsmassnahmenrecht zurückgekehrt ist, dann sollten im Lande wenigstens einigermaßen gleiche Grundsätze zur Anwendung gelangen. Es ist daher zu prüfen, ob nicht ein gesamtschweizerisch geltendes Punktesystem nach bundesdeutschem Vorbild vorzuziehen wäre.

Ich habe einen Antrag auf Modifikation der Entzugsgründe in der Kommission zurückgezogen, um einer umfassenden Prüfung des Massnahmenrechts den Weg zu ebnen, und ich hoffe, dass dies geschieht. Mit der enormen Zunahme der ausgefallten und täglich neu dazukommenden SVG-Bussen fragt es sich auch, ob nicht mindestens die Eintragungsgrenzen für Bussen anzuheben sind, denn heute erfolgt in den kantonalen Strafkontrollen bereits ein Eintrag von Bussen ab 80 Franken. Es geht keineswegs darum – ich möchte das betonen –, Uebertretungen im Strassenverkehr zu bagatellisieren. Aber wenn man die Strafempfindlichkeit mit ihrer bedeutsamen prophylaktischen Wirkung erhalten will, muss man, um es vereinfachend zu sagen, bei den gravierenden Fällen entsprechend rigoros einschreiten und bei Bagatellfällen von einer Kriminalisierung absehen. Ich gebe der Erwartung Ausdruck, dass das Justizdepartement diese Gedanken weiterverfolgt und prüft, inwieweit ihnen im Rahmen einer künftigen Revision des SVG Rechnung getragen werden kann.

Schoch: Wir haben es bei der Revision des Strassenverkehrsgesetzes offenkundig mit einem Geschäft zu tun, dessen politischer Stellenwert sehr durchschnittlich, geradezu unterdurchschnittlich ist. Effektiv steht eine rein technische Nachschreibung eines Gesetzes zur Diskussion, das zwar 30 Jahre alt ist, sich im allgemeinen aber sehr bewährt hat. Die Revision, über die wir uns unterhalten, gibt demgemäss auch keine wirklich brisanten politischen Probleme mehr auf. Ich kann mich bei dieser Sachlage in der Eintretensdebatte auf zwei Hinweise beschränken.

Vorerst möchte ich festhalten – und Sie werden das beim Studium der Vorlage auch Ihrerseits festgestellt haben –, dass der Bundesrat darauf verzichtet hat, uns Ergänzungen des Strassenverkehrsgesetzes vorzuschlagen, die neue, strengere, restriktivere Verhaltensregeln für die Verkehrsteilnehmer bringen würden. Ich meine, das sei gut so und der Bundesrat sei gut beraten gewesen, wenn er darauf verzichtet hat, die Fussgänger, die Radfahrer und auch die Automobilisten in ein noch dichteres Netz von Vorschriften einzubinden. Schon die heutige Regelungsdichte gibt uns im Bereich des Vollzugs echte Probleme auf, Probleme, die wir häufig nicht zu lösen vermögen, Probleme, die teilweise so gravierend sind, dass zum Teil der Vollzug des Strassenverkehrsgesetzes schon in seiner bisherigen Form geradezu in Frage gestellt ist. Ich habe im Zusammenhang mit dieser Vollzugsproblematik Verbindung aufgenommen mit der appenzell-ausserrhodischen Kantonspolizei und dort erfahren, wie gravierend, wie ernst die Vollzugsprobleme tatsächlich sind. Ich habe erstaunt zur Kenntnis nehmen müssen, dass an eine umfassende Durchsetzung des Strassenverkehrsgesetzes effektiv gar nicht mehr zu denken ist. Es ist immerhin erfreulich, dass wir bei dieser Sachlage nicht über eine Verdichtung der geltenden Verkehrsregeln verhandeln müssen; aber der Bundesrat wird sich so oder so früher oder später im Hinblick auf einen sinnvollen, auch dem Grundsatz der Rechtsgleichheit gerecht werdenden, Vollzug des Strassenverkehrsgesetzes irgendetwas einfallen lassen müssen. Dabei wäre es erfreulich, wenn dem Bundesrat etwas Originelleres einfallen würde als einfach eine Aufstokkung der kantonalen Polizeikorps *ad infinitum*.

Mit dem Hinweis auf die gravierende Vollzugsproblematik ist bereits auch das Stichwort gegeben für meine zweite Bemerkung, nämlich zur Frage der Breite von Lastwagen und Gesellschaftswagen. Das Problem ist an sich durch den Kommissionspräsidenten umfassend und erschöpfend abgehandelt worden; es sind nur noch zwei, drei kurze

Hinweise zu machen, zur Situation in meinem eigenen Kanton. Anders als im gesamtschweizerischen Durchschnitt sind im Kanton Appenzell Ausserrhoden, einem Drittwelt-Kanton, wenn ich das so formulieren darf, nämlich nicht 80 Prozent des Strassennetzes auf eine Fahrzeugbreite von 2,50 m ausgelegt, sondern nur etwa die Hälfte. Das kantonale Strassennetz misst genau 231,5 km. Davon sind 116 km effektiv so schmal, dass sie mit Fahrzeugen von 2,50 m Breite nicht befahren werden könnten. Tatsache ist aber, dass auch diese 116 km, die eigentlich zu schmal sind, regelmässig von Fahrzeugen von 2,50 m Breite befahren und benützt werden – von Schweizern und Ausländern, Lastwagen und Gesellschaftswagen. Ich stand natürlich nicht an, den zuständigen und verantwortlichen Organen der Kantonspolizei gegenüber meine Verwunderung über diesen Sachverhalt zum Ausdruck zu bringen, erhielt aber die lakonische Antwort, das Problem sei schlicht und einfach nicht in den Griff zu bekommen. Wenn mit grossem Personalaufwand an irgendeinem Sonntag eine breit angelegte Kontrolle durchgeführt werde, wenn alle ausländischen Gesellschaftswagen gebüsst würden, die unberechtigterweise die zu schmalen Strassen benützen, dann habe man zwar für einen Sonntag Bussengelder kassiert, am nächsten Sonntag sei die Situation aber wieder genau gleich. Man kann und soll diese Kontrollen durchführen, am Grundverhalten kann man damit aber nichts oder fast nichts ändern. Daher kommen die zuständigen Instanzen in meinem Kanton zur Auffassung, die 2,50 m seien besser generell anzuordnen, so wie es die Vorlage vorsieht, dafür könnten aber Ausnahmen ausdrücklich signalisiert werden. Das wird heute nicht gemacht, und dafür fehlt heute offenbar auch die Rechtsgrundlage. Die Neuregelung, wie sie der Bundesrat vorsieht, ist also den Instanzen, die das Gesetz vollziehen müssen, lieber, willkommener als das, was heute gilt. Und das – neben den Gründen, die bereits vom Kommissionspräsidenten genannt worden sind – führt mich dazu, der Fahrzeugbreite von 2,50 m zuzustimmen – an sich mit dem gleichen bedauernden Unterton, wie er vom Bundesrat zu hören war. Ich bin in diesem Sinne für Eintreten auf die Vorlage.

Miville: Ich stimme für Eintreten auf die Vorlage, aber ich möchte mich ganz kurz zu zwei Punkten äussern, die mich in der Detailberatung besonders interessieren werden. Einerseits leiste ich persönlich den 2,50 m für Lastwagen keinen besonders entschlossenen Widerstand mehr, werde aber dem diesbezüglichen Antrag von Frau Bühler zustimmen. Es bestimmen mich wieder ähnliche Gründe wie in der Beratung über das Aktienrecht bzw. die Vinkulierungsfrage, und zwar die Rücksicht auf die europapolitische Situation. 2,50 m Lastwagenbreite gelten europäisch, sie sind im Hinblick auf moderne Container, Paletten und Transportsysteme gegeben. Sie gelten bereits auf 80 Prozent unserer Strassen aufgrund von Ausnahmegewilligungen, die keine Ausnahmegewilligungen mehr sind. Auf der anderen Seite kann ich mich den Argumenten der Gefahren des Strassentransportes nicht verschliessen, Gefahren, die mit einer Ausdehnung der Lastwagenbreite vergrössert werden. Dazu fallen die umweltschutzbedingten Argumente ins Gewicht. Wenn Sie aber schon einer Breite von 2,50 m zustimmen, sollte um so mehr – und dafür werde ich mich dann noch einmal wehren, wie schon in der Kommission – der Zusatz in Artikel 9 Absatz 2, 4 und 6 aufgenommen werden, der Zusatz des Nationalrates mit der Kantonskompetenz in dieser Frage, mit der Möglichkeit für die Kantone, im Hinblick auf die Lastwagenbreite Einschränkungen zu verordnen. Das ist das eine. Zum anderen: Ich bin froh darüber, dass die Kommission betreffend Artikel 18 – Fahrradversicherungen und Fahrradprüfungen – zu einer anderen Lösung gelangt ist als der Nationalrat (aufgrund eines Antrages von Herrn Kollega Schüle). Ich glaube, dass ein kantonaler Wildwuchs den Rechtsschutz, den Versicherungsschutz der Radfahrer vermindert hätte und dass deshalb eine restlose kantonale Kompetenz nicht akzeptiert werden sollte. Ich möchte meine

Genugtuung über den Vorschlag der Kommission äussern. In diesem Sinne – wie gesagt – bin ich für Eintreten.

M. Delalay: La révision de la loi sur la circulation routière qui nous est soumise permettra – enfin allais-je dire – d'adapter la circulation à la situation actuelle et aux nécessités des transports. L'introduction dans la loi d'une largeur maximum de 2,50 mètres à la place de 2,30 pour les véhicules lourds ne constitue pas une nouveauté en soi. Depuis des années, des véhicules utilitaires de 2,50 mètres de largeur circulent sur nos routes nationales et principales ainsi qu'à l'intérieur des localités. En effet, 80 pour cent des véhicules utilitaires dont le poids total dépasse 3 tonnes et demie ont aujourd'hui déjà une largeur de 2,50 mètres. En ville, ce sont même 90 pour cent des véhicules (autobus et cars) en circulation qui sont conformes aux normes européennes. Avec la situation actuelle, les régions périphériques qui dépendent plus que d'autres du transport routier sont encore défavorisées par les coûts supplémentaires dus à la fabrication de véhicules spéciaux pour la Suisse. Cette appréciation m'engage à combattre la position retenue par le Conseil national et défendue ici par Mme Bühler, selon sa proposition à l'article 9, qui tend à laisser aux cantons la liberté de réduire la largeur des véhicules selon leur volonté. Une telle formule fédéraliste serait de nature à créer des distorsions de la concurrence dans les transports routiers.

Cette révision de la loi sur la circulation routière propose aussi de faire en sorte que les dispositions touchant les bicyclettes soient valables sur tout le territoire suisse. Cela permettra de supprimer les plaques de contrôle et de simplifier les procédures administratives en matière de contrôle des bicyclettes.

La Confédération et les cantons donnent connaissance déjà maintenant des résultats des mesures de bruit et de gaz d'échappement faites lors des expertises cantonales de véhicules. Le projet de modification de la loi sur la circulation routière du Conseil fédéral va trop loin dans ce sens en prévoyant que ces résultats soient publiés et même inscrits sur les véhicules.

A mon avis, de telles tracasseries ne sont pas de mise, car elles sont coûteuses et ne répondent pas à un besoin. C'est pourquoi je vous invite à soutenir la proposition de la commission qui revient au texte actuel, lequel est nettement suffisant pour assurer l'information. En définitive, le projet tel que retenu par la commission répond tout à fait au besoin actuel relatif aux modifications à apporter à la loi sur la circulation routière. Je voterai donc l'entrée en matière et je vous invite à en faire de même.

Bundesrätin Kopp: Ich möchte zunächst der vorberatenden Kommission und ihrem Präsidenten, Herrn Lauber, für die sorgfältige Vorbereitung herzlich danken. Die Kommission hat mir tatsächlich die Arbeit sehr leicht gemacht, indem sie in den meisten Fällen, in denen der Nationalrat vom Vorschlag des Bundesrats abweichende Anträge genehmigt hat, wieder auf den Pfad der Tugend, d. h. zur Lösung des Bundesrates zurückgekehrt ist.

Das Strassenverkehrsrecht regelt einen Lebensbereich, der einem stetigen Wandel unterworfen ist. Daher gilt es, das geltende Recht immer wieder zu überprüfen und, wenn es sich als notwendig erweist, die Normen den Gegebenheiten der Zeit anzupassen. Dies ist um so wichtiger, wenn man bedenkt, dass praktisch jedermann täglich vom Strassenverkehrsrecht betroffen ist, sei es als Fussgänger, Radfahrer oder Motorfahrzeugführer. Andererseits muss doch festgestellt werden, dass sich das Strassenverkehrsgesetz aus dem Jahre 1958 als Ganzes gut bewährt hat. Es besteht also überhaupt keine Veranlassung, eine Totalrevision vorzunehmen. Notwendig sind jedoch wichtige Anpassungen in einzelnen Bereichen des Gesetzes. Die Anregungen dazu sind von verschiedenen Seiten gekommen, nicht zuletzt auch aus dem Parlament selber und von den Kantonen. Sie können jedoch versichert sein, dass wir nicht alle Vorschläge und Änderungsanträge berücksichtigt haben, im Gegen-

teil: Wie dies bereits Herr Ständerat Schoch dargelegt hat, haben wir uns Zurückhaltung auferlegt und der Revisionswürdigkeit einen sehr strengen Massstab angelegt.

Zurückhaltung bei der Gesetzgebung ist gerade im Bereiche des Strassenverkehrs absolutes Gebot. Der Strassenverkehr darf nicht immer stärker reglementiert werden mit der Folge, dass sich immer mehr Leute über Regeln hinwegsetzen und die wichtigste Grundregel, nämlich die gegenseitige Rücksichtnahme, vergessen.

Ich möchte nur ganz fragmentarisch auf die wichtigsten Punkte der Revisionsvorlage eingehen, ohne Ihrer Detailberatung vorzugreifen.

Wenn wir in Artikel 3 Absatz 4 SVG vorschlagen, den Gemeinden bei Verkehrsmassnahmen die Beschwerdelegitimation zuzugestehen, möchten wir namentlich die kommunale Initiative bei verkehrsplanerischen Zielen, z. B. bei der Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren unterstützen; denn es liegt auf der Hand, dass die Gemeinden diese Ziele nur unvollständig wahrzunehmen vermögen, wenn ihnen mangels Beschwerdelegitimation ein genügender Einfluss auf Verkehrsmassnahmen verwehrt bleibt. Es ist auch widersprüchlich, dass die Gemeinden in einzelnen Kantonen, gestützt auf kantonales Recht, zwar Rechtsmittel ergreifen können, dass ihnen die Beschwerde an den Bundesrat aber verwehrt ist. Ihre vorberatende Kommission hat unseren Antrag aus föderalistischen Erwägungen abgelehnt. Sie werden in der Detailberatung Gelegenheit haben, sich mit den Argumenten pro und kontra auseinanderzusetzen. Ich sage Ihnen aber bereits jetzt, dass ich gegen den Streichungsantrag der Kommission Opposition machen werde. Im zweiten Titel, «Fahrzeuge und Fahrzeugführer», schlagen wir für den Begleiter von Lernfahrten neben der minimalen Führerausweisbesitzdauer von drei Jahren zusätzlich ein Mindestalter von 23 Jahren vor. Wir halten dies für notwendig, damit Lernfahrten unter möglichst sicheren Voraussetzungen durchgeführt werden können. Im gleichen Titel schlagen wir eine Verschärfung der Führerausweisenzugspraxis vor. Gemäss geltendem Recht kann der Führerausweis nicht entzogen werden wegen Vereitelung der Blutprobe; im Gegensatz dazu steht der Tatbestand des «Fahrens in angetrunkenem Zustand», der mit dem Führerausweisentzug für mindestens zwei Monate bestraft wird. Dies ist um so stossender und wird als ungerecht empfunden, als beide Tatbestände in strafrechtlicher Hinsicht gleich behandelt werden: Bestrafung mit Gefängnis oder Busse. Die ungleiche Behandlung der beiden Tatbestände in administrativer Hinsicht hat dazu beigetragen, dass die Fälle von Führerflucht, ein sehr folgenschwerer Verstoß, in den letzten Jahren ständig zugenommen haben. Es ist eine bekannte Tatsache, dass die Verlockung, den Unfallort unerkannt zu verlassen, bei Personen, die mit einer Blutprobe rechnen müssen, gross ist. Diese Gefahr ist besonders ausgeprägt bei Fahrern, die beruflich auf den Führerausweis angewiesen sind.

Herr Gadiant hat zu Recht darauf hingewiesen, dass der Entzug des Führerausweises in der Regel den Betroffenen mehr trifft als eine Strafe und dass diesbezüglich eine Vereinheitlichung der Praxis in der Schweiz durchgeführt werden sollte. In diesem Zusammenhang wäre vor allem zu prüfen, ob sich nicht der Strafrichter anstelle der Administrativbehörden mit diesem Problem befassen sollte. Ich teile die Auffassung von Herrn Gadiant, denn es ist tatsächlich so, dass der Führerausweisentzug mehr schmerzt als eine Busse, und ich bin gerne bereit, diesen ganzen Problemkomplex sorgfältig zu bearbeiten.

Wir hoffen, durch die Anregung zum Führerausweisentzug auch dieser unheilvollen Entwicklung entgegenzuwirken. Günstige Auswirkungen sind schon deshalb zu erwarten, weil der Führerausweisentzug in der Regel – wie ich bereits gesagt habe – mehr gefürchtet wird als die Strafe.

Geschwindigkeitsvorschriften sind für Verkehrssicherheit unerlässlich und dienen zudem dem Umweltschutz und dem Energiesparen. Es ist daher stossend, dass sich immer mehr Fahrzeugführer mit Hilfe technischer Einrichtungen, sogenannter Radarwarngeräte, straflos über die Vorschriften hin-

wegsetzen. Deshalb haben wir schon heute die Verwendung solcher Geräte auf Verordnungsstufe untersagt. Es hat sich jedoch in der Praxis gezeigt, dass es einer klaren Grundlage im Gesetz selber bedarf, um solche Geräte in der Schweiz wirksam zu verbieten. Wir sind überzeugt davon, dass dies notwendig ist, und wäre es auch nur, um anständige Automobilisten, die sich an die Vorschriften halten, nicht vor den Kopf zu stossen.

Ohne Zweifel gibt unser Vorschlag, bis 2,5 m breite Fahrzeuge – abweichende Signalisation vorbehalten – auf allen Strassen zuzulassen, am meisten Anlass zu Diskussionen. Dies haben auch die Verhandlungen im Erstrat gezeigt.

Da sich bereits der Kommissionspräsident und auch Herr Schoch mit dieser Frage einlässlich auseinandergesetzt haben, beschränke ich mich auf einige wenige, mehr politische Aspekte.

Herr Ständerat Schoch hat die Frage gestellt, ob die Kantone nicht speziell Strassen signalisieren könnten, die nicht für 2,5 m breite Fahrzeuge geöffnet werden sollen. Diese Möglichkeit besteht schon heute nach geltendem Recht, und zwar in Artikel 3 Absatz 2. Dort steht: «Die Kantone sind befugt, für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen.» Sie sehen, wenn wir auf eine Breite von 2,5 m gehen würden, hätten die Kantone durchaus die Möglichkeit, Strassen für solche Fahrzeuge zu sperren.

Nun zu einem eher politischen Aspekt dieser vorgeschlagenen Regelung. Es ist allgemein bekannt, dass die EG bis 1992 den gemeinsamen Binnenmarkt in Europa verwirklichen werden. Die im liberalisierten EG-Markt geltenden Mass- und Gewichtsnormen sind höher als in der Schweiz. Die Schweiz bildet in dieser Hinsicht innerhalb Europas gewissermassen eine Insel. Der Bundesrat beabsichtigt zwar keineswegs – und er hat das in der Botschaft und seither bei jeder sich gebenden Möglichkeit immer wieder betont –, von der in der Schweiz geltenden Gewichtslimite von 28 t für Lastwagen abzuweichen. Es muss jedoch in Zukunft mit massivem ausländischem Druck auf unsere Gewichtsregelung gerechnet werden, insbesondere bei den bevorstehenden Gesprächen mit der EG. Diesen Druck könnten wir unseres Erachtens etwas vermindern, wenn wir dort eine Anpassung an die europäischen Normen vornehmen, wo dies ohne nachteilige Folgen für uns ist. Dies ist nach Meinung des Bundesrates bei der zur Diskussion stehenden Breiteregelung, aber auch bei der ebenfalls beantragten Heraufsetzung des Höchstgewichtes für dreiachsige Motorwagen mit nur einer angetriebenen Achse von 19 auf 22 t der Fall. Die Gelegenheit zu diesem Entgegenkommen sollte wahrgenommen werden, dies um so mehr, als sich die Kantone immer mehr Vollzugsproblemen gegenübergestellt sehen, wie dies Herr Schoch auch dargelegt hat, und fast einhellig für eine Breite von 2,5 m eintreten.

Hinzuweisen ist auch auf eine unerwünschte Nebenwirkung der geltenden Breiteregelung. Heute werden immer häufiger Nebenstrassen zu Hauptstrassen umklassiert, allein um den Verkehr von 2,5 m breiten Fahrzeugen zu ermöglichen. Keine Rücksicht wird dabei darauf genommen, dass nur solche Strassen zu Hauptstrassen bestimmt werden sollten, die tatsächlich auch Hauptverkehrsachsen sind.

Gelegentlich besteht in der Öffentlichkeit der falsche Eindruck, heute verkehrten auf den Schweizer Strassen nur höchstens 2,3 m breite Fahrzeuge. Dies trifft selbstverständlich nicht zu. Ein Blick auf die Karte der für 2,5 m breite Fahrzeuge offenen Durchgangsstrassen zeigt, welch grosses Strassennetz für diese Fahrzeuge bereits geöffnet ist. Es wird auch immer wieder behauptet, es müssten breitere Strassen gebaut werden, wenn die Fahrzeugbreite auf 2,5 m angehoben würde. Auch dies ist unzutreffend; denn ich habe bereits darauf hingewiesen, dass die Kantone schon heute die Möglichkeit haben, ungeeignete Strassen für 2,5 m breite Fahrzeuge zu sperren.

Ich ersuche Sie, auf die Vorlage einzutreten.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière*

*Detailberatung – Discussion par articles***Titel und Ingress***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté***Art. 2 Abs. 4 und 6***Antrag der Kommission**Abs. 4*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 6

Streichen

Art. 2 al. 4 et 6*Proposition de la commission**Al. 4*

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 6

Biffer

Abs. 4 – Al. 4

Lauber, Berichterstatter: Der Bundesrat beantragt, 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 Zivilschutzstellen angeordnet werden dürfen, die vom Bundesrat ausdrücklich dafür vorgesehen werden. Diese Regelung hat sich für den militärischen Bereich bewährt und erweist sich auch für den Zivilschutz als notwendig. Die Kommission beantragt Zustimmung.

*Angenommen – Adopté**Abs. 6 – Al. 6*

Lauber, Berichterstatter: Der Bundesrat beantragt die Aufnahme eines neuen Absatzes 6 betreffend Kreuzungen von Bahnen mit Strassen. Nach Artikel 24 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 genehmigt das Bundesamt für Verkehr den Bau und die Aenderungen der Kreuzungen. Hierzu zählen auch die Signale an den Bahnen. Die Kantone und/oder die Gemeinden bestimmen über die Vorsignale bei den Strassen. Der Bundesrat schlägt vor, dass die Eisenbahnaufsichtsbehörde, also das BAV, bei der Plangenehmigung über sämtliche Signale und Markierungen befindet. Kantone und Gemeinden werden dabei vorher angehört. Ihre Kommission beantragt einstimmig Streichung dieses Absatzes – Herr Kollege Kuchler hatte diesen Streichungsantrag in der Kommission eingebracht –, weil dieser Absatz unnötig ist, zu Doppelspurigkeiten führt und allenfalls die Strassenhoheit der Kantone unterhöhlt. Bei einer Unter- oder Ueberführung würde das Bundesamt für Verkehr z. B. Geschwindigkeitslimiten auf der Strasse festlegen. Das bisherige Verfahren hat sich nicht schlecht bewährt. Wir müssen es nicht ändern.

Kuchler: Wie Herr Kollege Lauber ausgeführt hat, hätte die Bestimmung, die vom Bundesrat vorgeschlagen wird, verschiedene negative Auswirkungen für die Kantone. Die Strassenhoheit der Kantone würde nämlich eingeschränkt. Die Kantone verlieren das heute in Artikel 3 SVG verankerte Recht, auf Strassenstrecken, welche die Bahn kreuzen, Beschränkungen für den Motorfahrzeugverkehr zu erlassen. Dies ist vor allem bei Strassenüberführungen oder bei Strassenunterführungen stossend, bei denen es sich ja ausschliesslich um Strassenkörper handelt, die im Gegensatz zu den Niveauübergängen das Bahngeleise nicht auf glei-

cher Höhe kreuzen und damit offensichtlich zum kantonalen Strassennetz gehören.

Zweitens würden in Zukunft Beschränkungen, die ausschliesslich den Motorfahrzeugverkehr betreffen, durch Eisenbahnbehörden erlassen. Dafür besteht meines Erachtens kein sachlicher Grund.

Die Beurteilung der Strassenqualität, z. B. der Tragkraft von Ueberführungen oder von Kurvenradien, die zu allfälligen Gewicht- oder Geschwindigkeitsbeschränkungen führen, ist doch Aufgabe des Strasseneigentümers. Soweit die Sicherheit der Bahnanlagen allfällige bauliche Korrekturen erfordert, genügen die geltenden Rechtsgrundlagen. Die Bahnunternehmungen und die Eisenbahnaufsichtsbehörden haben hier das volle Mitspracherecht.

Drittens würde die vorgeschlagene Lösung verfahrensmässig zu einer Doppelspurigkeit führen, weil künftig neben den Kantonen eine zweite Instanz existieren würde, die Verkehrsbeschränkungen auf kantonalen Strassen erlassen könnte. Die daraus resultierende Vermischung der verschiedenen Beschwerdewege sollte unbedingt im Interesse der Rechtssicherheit vermieden werden.

Viertens möchte ich Ihnen bekanntgeben, dass wir in der Kommission in Erfahrung bringen konnten, dass diese Bestimmung überhaupt nicht Gegenstand des Vernehmlassungsverfahrens war, so dass sich also die Kantone nicht darüber aussprechen konnten, ob sie dieser Beschränkung ihrer Strassenhoheit zustimmen wollen oder nicht.

Aus all diesen Ueberlegungen beantragt Ihnen die Kommission Streichung der Bestimmung.

Bundesrätin Kopp: Ich bin mit dem Streichungsantrag der Kommission einverstanden.

*Angenommen – Adopté***Art. 3 Abs. 4 letzter Satz (neu)***Antrag der Kommission*

Streichen

Art. 3 al. 4 dernière phrase (nouvelle)*Proposition de la commission*

Biffer

Lauber, Berichterstatter: Der Bundesrat beantragt in diesem Artikel, die Gemeinden für Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gebiet in kantonalen Verfahren und solchen vor dem Bundesrat zur Beschwerde zu berechtigen.

Nach heutigem Recht – Artikel 78 des Bundesgesetzes vom 20. Dezember 1968 über das Verwaltungsverfahren – 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 Aenderung geltend machen kann.

Als politische Organisation konnten aber die Gemeinden in vielen Fällen nicht Beschwerde erheben. Deshalb soll neu bei Absatz 4 ergänzt werden, dass die Gemeinden zur Beschwerde berechtigt sind, wenn Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gebiet angeordnet werden.

Die Kommission hat diese Aenderung mit 7 zu 3 Stimmen abgelehnt. Nach Auffassung der Kommissionsmehrheit ist es Sache der Kantone, die Rechte der Gemeinden zu definieren, und der Bund soll in diese Zuständigkeit der Kantone nicht eingreifen.

Bundesrätin Kopp: Hier möchte ich Sie dringend bitten, dem Nationalrat und dem Bundesrat zu folgen und den Beschluss der Kommissionsmehrheit abzulehnen.

Nach der geltenden Rechtslage können Gemeinden gegen Verkehrsmassnahmen nur Beschwerde führen, wenn sie gleich oder ähnlich betroffen sind wie Private. Das ist selten der Fall, weil sich die Verkehrsbeschränkungen in erster Linie an die Strassenbenützer richten und diese bevorzugen oder benachteiligen. Die Gemeinden sind immerhin zur Beschwerde berechtigt, wenn die Massnahme auch gemein-

deiegene Fahrzeuge betrifft oder wenn sie als Eigentümerin oder Mieterin einer Liegenschaft direkt betroffen sind.

Wie nun die jüngste Praxis klar gezeigt hat, befriedigt dieser Rechtszustand nicht mehr. Die unaufhaltsame Verkehrszunahme und deren nachteilige Folgen erheischen mehr und mehr grossflächig wirkende Verkehrsanordnungen, die Quartiere oder mitunter auch ganze Ortschaften betreffen. Es stehen nicht mehr die Interessen einzelner, sondern ganzer Bevölkerungsgruppen auf dem Spiel. Ausserdem können die Gemeinden ihre ortsplanerischen Ziele – ich nannte die Verkehrsplanung – nicht vollständig verwirklichen, wenn ihnen gleichzeitig ein genügender Einfluss auf die notwendigen Massnahmen nach Artikel 3 Absatz 4 SVG fehlt.

Schliesslich ist es unerwünscht, dass Gemeinden zwar aufgrund entsprechend weitherziger Vorschriften kantonale Rechtsmittel ergreifen können, der Beschwerdeweg an den Bundesrat jedoch versperrt bleibt, weil eine strengere Regelung gilt.

Für die vom Bundesrat beantragte und vom Nationalrat beschlossene Verankerung der Beschwerdelegitimation der Gemeinden im Strassenverkehrsgesetz sprechen folgende Gründe:

Die Gemeinden sind mit den örtlichen Verhältnissen besser vertraut als kantonale Behörden. Aus ihrem unmittelbaren Kontakt mit den Bürgern vermögen sie deren Anliegen eher zu beurteilen. Die Gemeinden sollten Interessen vertreten dürfen, die eine ganze Dorfschaft oder ganze Quartiere angehen. Wo Gemeinden aufgrund der kantonalen Strassenhoheit Rechte und Pflichten haben, namentlich bei Bau und Unterhalt von Gemeindestrassen, sollten sie auch zur verkehrsmässigen Benützung ihren Einfluss geltend machen können.

Mit der ausdrücklichen Anerkennung des integralen Beschwerderechtes der Gemeinden entfallen die zeitaufwendigen Abklärungen im Zusammenhang mit heiklen Eintretensfragen. Zwar ist anzunehmen, dass der Bundesrat vermehrt die Interessen der Gemeinden gegenüber jenen der Kantone abzuwägen hat. Das ist allerdings nicht neu, denn die Rolle des Schiedsrichters muss er schon heute in vielen Fällen übernehmen, wenn auf Beschwerden der Gemeinden eingetreten wird.

Die Gemeinden haben übrigens bereits heute auf anderen Rechtsgebieten ein integrales Beschwerderecht. So z. B. nach Artikel 34 des Raumplanungsgesetzes, nach Artikel 57 des Umweltschutzgesetzes und nach Artikel 14 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege. Es ist deshalb nicht einzusehen, wieso die Gemeinden in diesen vergleichbaren Sachbereichen eine Beschwerdebefugnis besitzen, nicht aber im Strassenverkehrsrecht, wo sie ein ebenso grosses Interesse geltend machen können. Ich darf zudem noch darauf hinweisen, dass in der Vernehmlassung zwar die welschen Kantone gegen diese Bestimmung opponiert haben, dass aber die grosse Mehrheit der Kantone sowie die Parteien und angefragten Organisationen diesem Beschwerderecht der Gemeinden positiv gegenüberstanden.

Ich möchte Sie deshalb bitten, dem Antrag des Bundesrates und des Nationalrates zu folgen.

Schönenberger: Ich muss Ihnen, Frau Bundesrätin, doch den Vorwurf machen, den Pfad der Tugend verlassen zu haben, den Sie vorhin heraufbeschworen haben. Es gibt keinen Grund, seitens des Bundes den Gemeinden eine Beschwerdelegitimation zuzuerkennen, weil staatsrechtlich gesehen die Kantone Partner des Bundes sind. Der Bund hat einfach nicht in die Gemeinden hineinzuregieren. Es ist Sache der Kantone, ihre Gemeinden so oder anders zu behandeln, aber es geht nicht an, dass der Bund eingreift. Es stört mich überhaupt nicht, wenn es verschiedene Regelungen in den verschiedenen Kantonen gibt, das haben wir auf allen Gebieten. Auch die Tatsache, dass im Raumplanungsgesetz, im Umweltschutzgesetz und bei den Fuss- und Wanderwegen die Gemeinden vom Bund her genannt sind, korrigiert den Fehler nicht: Wenn man dreimal gefallen ist,

soll man kein viertes Mal fallen! Aufgrund des Prinzips der staatsrechtlichen Verantwortlichkeit empfehle ich Ihnen, dem Antrag der Kommissionsmehrheit zu folgen und diesen Artikel, der die Gemeinden betrifft, zu streichen.

Rüesch: In Ergänzung des Votums von Herrn Schönenberger, das ich voll und ganz unterstütze, bitte ich den Ständerat, in Zukunft die Erlasse aus dem Bundeshaus vermehrt einer sogenannten «Föderalismusverträglichkeitsprüfung» zu unterziehen (*Heiterkeit*). Wir haben in der Eidgenossenschaft schon die Umweltverträglichkeitsprüfung eingeführt. Die Föderalismusverträglichkeitsprüfung ist ebenso dringlich. Wenn man diesen Artikel in der Fassung Bundesrat dieser Prüfung unterzieht, so besteht er die Prüfung nicht. Wir haben die präjudizierenden Fälle, von denen Frau Kopp erzählt hat, zwar längstens in unserer Gesetzgebung, aber Sündenfälle dürfen nicht präjudizierend werden. Es muss immer wieder versucht werden, die Sünder zu bekehren. In diesem Sinne bitte ich Sie, der Mehrheit der Kommission zuzustimmen.

Jagmetti: Ich habe gar nichts gegen eine Föderalismusverträglichkeitsprüfung und würde sie gerne mitmachen. Aber diese Bestimmung besteht meines Erachtens die Föderalismusverträglichkeitsprüfung. Gestatten Sie mir, auf folgendes hinzuweisen: Wie Herr Schönenberger und Herr Rüesch bin ich überzeugter Vertreter der kantonalen Autonomie in der Organisation der Gemeinden und in der Bestimmung ihrer Strukturen. Unsere Gemeindeautonomie macht einen ganz wesentlichen Teil unseres Staatswesens und unserer Staatsorganisation aus. Aber es geht ja hier gar nicht um die Stellung der Gemeinden als solche, sondern um die Legitimation in einem Verwaltungsverfahren, das bundesrechtlich geregelt ist. Wir sind uns doch einig, dass hier das Bundesverwaltungsverfahren Anwendung findet. Da gilt Artikel 48 des Verwaltungsverfahrensgesetzes, wonach neben den unmittelbar Betroffenen – Herr Lauber hat darauf hingewiesen – jede andere Person, Organisation oder Behörde, die das Bundesrecht zur Beschwerde ermächtigt, zur Beschwerde legitimiert ist. Es gibt also keine kantonale Ermächtigung der Gemeinden, im Bundesverwaltungsverfahren Beschwerde zu erheben. Wenn wir diesen Weg öffnen wollen, müssen wir ihn auf Bundesebene öffnen, und ich bin der Meinung, wir leisten den Gemeinden damit einen Dienst. Ich bitte, dem Bundesrat zuzustimmen.

Bundesrätin Kopp: Ich möchte Sie einfach bitten, auch als Ständesvertreter nicht päpstlicher als der Papst zu sein, denn es war ja die erdrückende Mehrheit der Kantone, die diese Beschwerdelegitimation befürwortete. Im übrigen teile ich voll die Auffassung von Herrn Jagmetti. Diese Bestimmung kann tatsächlich vor jedem föderalistischen Gewissen standhalten. Ich bitte Sie also nochmals, dem Bundesrat zuzustimmen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag des Bundesrates	13 Stimmen
Für den Antrag der Kommission	26 Stimmen

Art. 9 Abs. 2, 4 und 6

Antrag der Kommission

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 4

....

c. Beim Sattelmotorfahrzeug 16 m

Der Bundesrat kann diese Länge in Anpassung an eine internationale Regelung um 50 cm erhöhen oder senken.

Abs. 6

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

*Antrag Bühler**Abs. 2*

Die Breite darf mit der Ladung 2,30 m nicht überschreiten; der Bundesrat kann jedoch im Einvernehmen mit den beteiligten Kantonen Strassen für Fahrzeuge bis 2,50 m Breite offen erklären und die Kantone zur Abgabe von Ausnahmebewilligungen ermächtigen.

Art. 9 al. 2, 4 et 6*Proposition de la commission**Al. 2*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 4

....

c. Pour un véhicule articulé 16 m

Le Conseil fédéral peut augmenter ou réduire cette longueur de 50 cm, conformément à une réglementation internationale.

Al. 6

Adhérer à la décision du Conseil national

*Proposition Bühler**Al. 2*

La largeur ne dépassera pas 2,30 m, chargement compris; d'entente avec les cantons intéressés, le Conseil fédéral peut néanmoins ouvrir des routes aux véhicules ayant jusqu'à 2,50 m de largeur et autoriser les cantons à donner des autorisations exceptionnelles.

Abs. 2 – Al. 2

Frau Bühler: Mein Antrag übernimmt den Wortlaut des Minderheitsantrages von Herrn Ruckstuhl im Nationalrat, der dort mit 101 zu 71 Stimmen abgelehnt worden ist. Der Wortlaut entspricht der heutigen Regelung mit dem Zusatz, dass die Kantone zur Abgabe von Ausnahmebewilligungen ermächtigt werden. Ich habe die Botschaft aufmerksam gelesen – in der Hoffnung, die Vor- und Nachteile einer Heraufsetzung der Höchstbreite besser abwägen zu können. Ich bin enttäuscht worden, denn einen stichhaltigen Grund für die Neuregelung habe ich beim besten Willen nicht finden können, wohl aber Gegenargumente, die zu widerlegen der Botschaft nicht gelungen ist. Für die Aenderung wird schewergewichtig die Anpassung an die allgemeine europäische Norm angeführt. In der Botschaft heisst es: «Die geltende Breiteregelung wirkt sich im internationalen Verkehr besonders nachteilig aus.» Der Beweis wird nicht geliefert. Wie kann sich aber die geltende Regelung besonders nachteilig auswirken, wenn doch sämtliche Nationalstrassen, schätzungsweise 80 Prozent der Kantonsstrassen und 65 Prozent der Gemeindestrassen für 2,5 m breite Fahrzeuge geöffnet sind? Und weiter: «Das für 2,5 m breite Fahrzeuge offene Hauptstrassenetz wird auf Antrag der Kantone laufend erweitert.» Dazu kommen die Ausnahmebewilligungen, die – so hört man – recht grosszügig erteilt werden. Lässt nun diese recht verbreitete Zulassung von 2,5 m breiten Fahrzeugen die Schlüsse zu, die Regelung sei insbesondere nachteilig für den internationalen Verkehr und der Rest der Strassen, nämlich die 20 Prozent der Kantonsstrassen und die 35 Prozent der Gemeindestrassen, solle auch noch geöffnet werden?

Das wäre eine merkwürdige Logik. Die Bedürfnisse können mit dieser Praxis offenbar bestens abgedeckt werden. Inwiefern der internationale Verkehr besonders nachteilig tangiert werden könnte, ist schleierhaft. Wenig stichhaltig wirkt auch der Hinweis in der Botschaft, dass ausländische Fahrzeuge, die verbotenerweise nicht geöffnete Strassen benutzen, eher der polizeilichen Kontrolle entgehen als schweizerische, die eine Anschrift über ihre Breite tragen müssen, was – auch das ein Zitat aus der Botschaft – «faktisch zu einer Schlechterstellung der Schweizer Fahrzeughalter führt». Wenn Vollzugsprobleme bestehen – Herr Schoch hat das angeführt –, müsste der Hebel doch dort angesetzt werden. Der Bundesrat verschweigt nicht, dass nicht alle Nebenstrassen für 2,50 m breite Fahrzeuge geeignet seien.

Ein Grossteil der 20 Prozent Kantonsstrassen und der 35 Prozent Gemeindestrassen, die nicht geöffnet sind, dürften dazu gerechnet werden. Der Bundesrat betont aber, es entstehe aus dieser Nichteignung für die 2,50 m keinerlei Zwang, solche Strassen zu verbreitern. Er empfiehlt, wenn nötig ganze Gebiete – zum Beispiel in den Bergen – für 2,50 m als nicht geöffnet zu erklären und mit der geeigneten Signalisation zu versehen, also ganze Gebiete für 2,50 m breite Fahrzeuge abzusperren. Diese Argumentation spricht – genau durchdacht – ganz eindeutig für die Beibehaltung von 2,30 m. Selbstverständlich entsteht ansonsten ein Zwang, diese Strassen anzupassen, zu verbreitern, auszubauen. Es wird nämlich nach der Einführung der neuen Höchstbreite sukzessive weniger Fahrzeuge geben, die 2,30 m breit sind, und in absehbarer Zeit überhaupt keine mehr. Wie sollten dann diese abgesperrten Gebiete versorgt werden? Für sie gilt dann doch ganz besonders das, was der Bundesrat in der Botschaft über Orte schreibt, die nur auf Nebenstrassen erreichbar sind: Solche Orte – in der Regel in wirtschaftlich schwachen und durch öffentliche Verkehrsmittel nur ungenügend erschlossenen Gebieten liegend – werden meist gemieden. Wenn heute ab und zu mit Ausnahmebewilligungen oder verbotenerweise ungeeignete Strassen mit zu breiten Fahrzeugen befahren werden, so ist das nicht dasselbe, wie wenn dereinst ausschliesslich breite Fahrzeuge dort verkehren werden. Eine Anpassung wird dann unumgänglich, sei es aus Sicherheitsgründen – ich denke an das Bergegebiet –, sei es, weil das zu schmale Bankett Reparaturen notwendig macht, die dann zwangsläufig – man kennt diese Sachzwänge – zu sogenannten Sanierungen führen.

In diesem Zusammenhang hat mich die Stellungnahme der Schweizerischen Stiftung für Landschaftsschutz sehr beeindruckt. Dort heisst es: «Die Verkehrswege, welche für breitere Fahrzeuge nicht geeignet wären, führen durch meist hügeliges oder unwegsames Gelände und erschliessen hauptsächlich Dörfer und Weiler auf dem Land. Ihre Dimensionen sind zum Teil noch dem natürlichen Relief angepasst, und mit ihrer Linienführung und Breite nehmen sie oft Rücksicht auf das bestehende traditionelle Ortsbild. Eine Verbreiterung dieser Strecken brächte überdurchschnittlich viele Brücken, Stützmauern, Aufschüttungen und hässliche Leitplanken mit sich und würde den verbliebenen typischen Landschaftscharakter vieler ländlicher Gebiete beeinträchtigen.»

So sieht die Zukunft aus! Wofür und wozu das alles? Der Transitverkehr wird durch die heutige Regelung nicht behelligt, im Gegensatz zur Tonnagebeschränkung. Es ist deshalb auch nicht verwunderlich, dass von der Anpassung der Breitenorm von EG-Seite kaum je gross die Rede war. Wir bringen ein sinnloses Opfer – ohne jede Notwendigkeit für uns und für unsere europäischen Nachbarn. Vielleicht macht sich die EG falsche Hoffnungen, wir könnten auch beim Höchstgewicht damit aufhören, das «enfant terrible» zu spielen.

Inakzeptabel finde ich die Art und Weise, wie über die Besorgnis, es könnten durch die neue Breite Radfahrer, Motorfahrer und Fussgänger, die schwächsten Verkehrsteilnehmer, zusätzlich gefährdet werden, in der Botschaft hinweggegangen wird. Folgende Formulierung signalisiert doch unterschwellig das Unbehagen, das auch der Bundesrat haben muss: «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 Ueberholen normalerweise keine entscheidende Rolle.» (Botschaft S. 8)

Es geht in dieser Frage um Leben und Tod, insbesondere von schulpflichtigen Kindern. Wenn der Bundesrat sagt: «Diese Befürchtung erscheint unbegründet» – ist sie dann unbegründet oder nicht? Was heisst «normalerweise», was «keine entscheidende Rolle»? Warum wird nicht gesagt: «spielt keine Rolle»? Die Frage ist leicht zu beantworten: Die Aussage stimmt einfach nicht. Wir alle wissen, dass es bei den Unfällen, bei denen Rad- oder Mofafahrer von Lastwagen oder von Anhängern erfasst werden – und das sind

leider häufige Unfälle –, um Zentimeter geht, nicht um 20 cm, es genügen nämlich 5 cm für einen Unfall. Kein Zweifel: Die Sicherheit von Rad- und Mofafahrern und auch von Fussgängern wird durch die Neuregelung tangiert. Sie werden noch mehr an den Rand gedrängt, ihr Raum wird eingeschränkt, es sei denn, wir verbreitern die Strassen. Zum Schluss noch eine letzte Frage: Werden nicht auch die Interessen der Autofahrer, der Privatwagenfahrer berührt? Ich denke ja. Breitere Lastwagen behindern das Fortkommen des ganzen Verkehrs. Es ist falsch zu sagen, es gelte nur, einen bestehenden Zustand zu legalisieren. Auch wenn tatsächlich vielerorts die breiteren Fahrzeuge bereits zugelassen sind, gibt es immerhin noch 20 000 km Strassen, die für breitere Fahrzeuge nicht geöffnet sind, und 70 Prozent unserer Nutzfahrzeuge sind nicht breiter als 2,30 m. Beschliessen wir heute die neue Norm, hat das also Auswirkungen.

Der Bundesrat hatte bereits einmal – 1971 – die Zulassung von 2,50 m breiten Fahrzeugen beantragt, und der Nationalrat war ihm gefolgt. Der Ständerat sprach sich damals dagegen aus, und schliesslich folgte auch der Nationalrat diesem Beschluss. Das war ein weiser Beschluss! Ich bitte Sie, meinem Antrag zu folgen.

Lauber, Berichterstatter: Ich habe mich in meinem Eintretensreferat mit diesem Thema sehr ausführlich befasst und will nicht wiederholen, was ich schon ausgeführt habe. Die Kommission hat sehr deutlich, mit 8 zu 2 Stimmen, der Fassung des Bundesrates zugestimmt. Die Kommission ist der Meinung, dass der Zusatz des Nationalrates – der ja im Nationalrat mit 84 zu 82 Stimmen sehr knapp, eher zufällig, zustande gekommen ist – unnötig ist, weil ja gestützt auf Artikel 3 Absatz 4 des Strassenverkehrsgesetzes die notwendigen Befugnisse den Kantonen bereits heute schon gegeben sind, und weil es wenig sinnvoll ist, dieselbe Materie in zwei verschiedenen Gesetzeserlassen zu regeln. Das stiftet nur Verwirrung.

Zum Antrag von Frau Bühler, der in der Kommission nicht vorlag, einige persönliche Bemerkungen. Ich halte dafür, dass die Verbreiterung der Fahrzeugbreite von 2,3 m auf 2,5 m, also um 20 cm, bezüglich Verkehrssicherheit kaum Probleme schafft. Wo solche gegeben wären, kann die Breite auf 2,3 m beschränkt und signalisiert werden, so wie es Herr Schoch einleuchtend dargelegt hat.

Zum Problem des Hucklepacks. Wir wollen ja heute versuchen, möglichst viele Güter auf die Schiene zu verlegen. Der Transport Grenze–Grenze auf der Schiene ist ein Thema, das uns sehr stark beschäftigt. Der Hucklepackverkehr als Transportkombination Strasse-Schiene arbeitet mit 2,42 m respektive mit 2,5 m breiten Containern und Wechselpritschen. Die Schweiz sollte sich den internationalen Gegebenheiten anpassen: Nur die Schweiz kennt in Europa die Beschränkung auf 2,3 m. Dies ist um so dringlicher, als dadurch die Gewichtslimitierung von 28 t in keiner Weise tangiert wird. Umweltpolitisch ist von Bedeutung, dass die Erhöhung der Maximalbreite bezüglich Lärm und Luftschadstoffen keinerlei zusätzliche Auswirkungen respektive Belastungen bringt.

Umgekehrt trägt ein Beharren auf 2,3 m auch nichts zur Belastungsverminderung bei, im Gegenteil. Bei weniger Ladekapazität steigen die notwendigen Frequenzen und mit ihnen die Belastungen.

Ich halte also dafür, dass der Vorschlag des Bundesrates den heutigen Erfordernissen und den Rahmenbedingungen weit besser entspricht.

M. Delalay: Lors du débat d'entrée en matière, j'ai déjà affirmé être favorable à la largeur des véhicules à moteur à 2,50 mètres, et cela dans la version originale du Conseil fédéral, c'est-à-dire sans l'adjonction proposée par Mme Bühler, à l'alinéa 2.

En tant que représentant d'un canton périphérique, je dois considérer l'aspect de la politique des transports qui pénaliserait les citoyens des communes éloignées et des centres touristiques, si cette décision sur la largeur de 2,50 mètres

était adoucie, en laissant la compétence aux cantons. La proposition qui nous est présentée n'apporterait aucune amélioration au projet.

L'adaptation de la largeur des véhicules aux normes des Communautés européennes est indispensable, non seulement pour nous rapprocher de nos voisins, mais pour que le prix d'achat des véhicules ne soit pas démesurément augmenté en raison de nos exigences spéciales.

Le transport par cars, nécessaire au développement touristique, doit aussi pouvoir se réaliser avec des véhicules de 2,50 mètres. D'ailleurs, dans le transport de personnes, les PTT l'ont bien compris et n'ont que des véhicules de cette largeur.

Chacun plaide aujourd'hui en faveur d'une meilleure coopération entre le rail et la route en matière de transport de marchandises. Une telle coopération, fondée en premier lieu sur l'utilisation en commun de matériaux auxiliaires normalisés tels que palettes, conteneurs, ponts et carrosseries interchangeableables, sera de nature à améliorer la complémentarité entre le rail et la route. La Suisse fut d'ailleurs la première à normaliser ces palettes, dites palettes CFF, qui sont en service par millions à travers l'Europe. La majeure partie des marchandises est transportée sur palettes. Pour la distribution fine, le camion est indispensable, que ce soit pour le cargo-domicile ou pour des camions d'entreprises de transports privées ou professionnelles. Ce sont toujours les palettes qui amènent les marchandises chez le dernier client. Un train routier normal de 2,50 mètres de largeur peut embarquer 34 palettes CFF. Le même train, mais de 2,30 mètres de largeur, ne peut en contenir que 26.

Il en va aussi de la protection de notre environnement car, avec la diminution du nombre de véhicules en circulation – si les véhicules sont plus larges ils transportent davantage – la pollution sera moins grande.

D'aucuns prétendent que désormais les bicyclettes ne pourraient plus circuler dans une ville, entravées latéralement dans leur liberté de mouvement et menacées qu'elles seraient par de larges véhicules. Or, il faut savoir que tous les autobus, trolleybus, cars postaux, véhicules de sapeurs-pompiers, bennes à ordures, engins de voirie et autres affectés au trafic urbain ont, depuis des années et sans exception, une largeur de 2,50 mètres. Par ailleurs, la majeure partie des véhicules utilitaires circulant en ville sont également larges de 2,50 mètres.

Enfin, la Suisse est un pays de tourisme et une grande partie de nos visiteurs viennent par autocars. Il n'existe cependant aucun car étranger de 2,30 mètres de largeur. Par conséquent, de nombreuses stations de notre pays ne seraient plus accessibles aux autocars. Comment la police devrait-elle donc se comporter? Interdire le passage à nos hôtes et visiteurs sans exception ou l'autoriser aux étrangers et l'interdire aux Suisses, ou encore verbaliser à l'encontre des chauffeurs et des exploitants?

Pour toutes ces raisons, je vous invite à soutenir la proposition tendant à porter la largeur des véhicules à 2,50 mètres, sans l'adjonction donnant la compétence aux cantons de régler cette question.

Miville: Ich äussere mich zum Zusatz in der Fassung des Nationalrates.

Es ist nicht ausgeschlossen, dass Sie den 2,5 m zustimmen werden. Wenn Sie das tun, so bleibe ich trotz aller Belehrungen juristischer Art, die man mir in der Kommission erteilt hat, der Auffassung, dass dieser nationalrätliche Zusatz im Gesetz bleiben sollte. Sie wissen genau, dass diese Frage – 2,3 m oder 2,5 m – den neutralistischen Punkt dieser Gesetzesrevision darstellt. Falls es zu einem Referendumskampf kommt, wird diese Ausdehnung der Lastwagenbreite im Mittelpunkt der Auseinandersetzungen stehen. Ich argumentiere nun nicht vor allem juristisch, sondern politisch und psychologisch.

Ich möchte Sie dazu ermuntern, dem Beschluss, den Sie im Hinblick auf die Lastwagenbreite nun wahrscheinlich fassen werden, eine gewisse Schärfe zu nehmen und ganz ausdrücklich hier, in diesem Gesetz – und nicht ableitbar aus so

und so viel anderen Bestimmungen – den Kantonen die durch den Nationalratsbeschluss zugestandene Kompetenz zu belassen.

Es ist vorhin in anderem Zusammenhang viel von Föderalismus die Rede gewesen. Hier ist eine Gelegenheit, den Föderalismus zu dokumentieren. Wir sehen uns meiner Meinung nach hierzu veranlasst – auch aus einer ganzen aktuellen und immer aktuelleren Bewusstseinshaltung heraus: Es muss meiner Meinung nach den Kantonen in diesem Gesetz ganz ausdrücklich die Möglichkeit zugesichert bleiben, dann zu intervenieren – und zwar auf Durchgangsstrassen, wenn Immissionsgrenzwerte überschritten werden –, wenn Smog-Alarmwerte überschritten werden.

Man weiss, wie besorgniserregend heute zuweilen der Zustand der Luft in gewissen Landesgegenden und Agglomerationen sich präsentiert. Man weiss das, und man weiss, was für eine Rolle der Strassenverkehr bei dieser Luftverunreinigung spielt.

Aus all diesen Gründen – und vor allem auch aus politisch-psychologischen Gründen in bezug auf die Wirkung dieses Gesetzes nach aussen hin und im Denken daran, dass Sie in einem späteren Zeitpunkt aufgerufen sein werden, diese Vorlage zu verteidigen – bitte ich Sie, den Zusatz des Nationalrates zu billigen. Die Leute der Nationalratsmehrheit haben sich ja schliesslich auch etwas dabei gedacht, als sie diese Formulierung gutgeheissen haben.

Gadient: Auch wenn die Argumentation im nichtrechtlichen Bereich hier durchaus am Platze ist, so muss ich doch noch einmal darauf hinweisen, dass der Zusatz des Nationalrates im Prinzip überflüssig ist; denn der geltende Artikel 3 Absatz 4 SVG gestattet es den Kantonen und den von ihnen ermächtigten Gemeinden, Verkehrsbeschränkungen auf einzelnen Strassen zu erlassen, und dazu gehört eben auch die Breitenbeschränkung.

Vielleicht noch einen Hinweis auf die anderen Argumente, die für die Kommission bestimmend waren – soweit sie nicht bereits dargelegt worden sind –, der Erhöhung auf 2,5 m zuzustimmen. Es waren auch praktische und wirtschaftliche Ueberlegungen. Die vorgesehene Normierung vollzieht bloss die in der Realität herrschende Situation nach. Es ist aber unerlässlich, wie das zu Recht gefordert und gesagt worden ist, dass gleichzeitig eine Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Zweiradverkehr erfolgt. Das ist vor allem in den städtischen Agglomerationen vordringlich. Da fallen z. B. Massnahmen wie die Verkehrsentflechtung sowie die vermehrte Schaffung von Radwegen in Betracht. Aber diese Kompetenzen sind bereits vorhanden, so dass dieses Anliegen abgedeckt ist.

Die Bestimmung des Artikels 64 Absatz 1 der Verordnung über die Strassenverkehrsregeln, die lange kantonale Praxis sowie die schwierig durchzuführenden Kontrollen haben dazu beigetragen, dass heute schon auf über 90 Prozent der Schweizer Strassen die Breite von 2,5 m zum mindesten toleriert wird. Es herrscht ein kaum mehr zu bewältigender Wirrwarr in der Bewilligungspraxis mit Ausnahmen, die zur Regel geworden sind.

Noch einmal ganz kurz einen Blick über die Grenze. Die Schweiz droht tatsächlich eine Insel in der Europäischen Gemeinschaft zu werden. Sie soll daher doch wenigstens die technischen Normen dort angleichen, wo das machbar und zumutbar ist. Wir können uns nicht bei jeder sich bietenden Gelegenheit auf den Sonderfall Schweiz beziehen. Wir haben ihn in anderen Bereichen mit Legitimation zu vertreten: In der 28-Tonnen-Begrenzung sind wir z. B. nicht in der Lage nachzugeben, wir wollen es auch nicht, ebensowenig beim Sonntags- und Nachtfahrverbot. Im vorgeschlagenen Bereich sollten wir aber diesen Schritt tun. Ich darf Sie auch auf die technischen Euronormen verweisen. Die Paletten sind ein für allemal auf 1,2 m normiert, was für den rationellen Transport 2,5 m breite Fahrzeuge bedingt. Diese Anpassung an die europäischen Normen ist ganz generell fällig, nicht zuletzt deshalb, weil so die Beschaffungskosten der Fahrzeuge gesenkt werden kön-

nen. Die Spezialanfertigungen in kleiner Stückzahl entfallen dann.

Die neue Bestimmung bringt ebenfalls für den Fremdenverkehr Erleichterungen, das wurde bereits gesagt. Ich erwähne vor allem die für unser Land wesentliche Bedeutung des Cartourismus. So reisten beispielsweise 1983 138 000 Reisecars mit 5 Millionen Fahrgästen in die Schweiz ein. Touristische und gastgewerbliche Kreise wünschen natürlich, dass die Schweiz nicht nur Durchreiseland, sondern vermehrt auch Reiseziel für die bequemen, 2,5 m breiten Gesellschaftswagen wird. Heute sind die an sich schon eher benachteiligten Fremdenverkehrsorte, die nur durch Nebenstrassen erschlossen sind, auch in dieser Hinsicht klar benachteiligt.

Sodann ist unter dem umweltschützerischen und verkehrstechnischen Gesichtspunkt beizufügen, dass ein voll besetzter Reisecar eine Personenwagenkolonne von schätzungsweise 250 m ersetzt. Schliesslich sind es technische und sogar sicherheitsmässige Ueberlegungen, die für eine Anpassung sprechen. Die Fahrzeugchassis weisen nämlich die gleiche Breite auf, gleichgültig, ob das Fahrzeug 2,3 oder 2,5 m breit ist. Folge davon ist, dass beim schmalachsigen Fahrzeug die Chassisrahmen beidseitig herausragen und so eine Gefährdung des übrigen Verkehrs darstellen. Dazu kommt ein ungünstigeres Stabilitätsverhältnis.

Wenn durch die Erhöhung der zulässigen Chassisbreite das Problem der vorstehenden Achsen entschärft wird, darf nicht übersehen werden, dass durch die neue Höchstbreite eine zusätzliche Gefährdung generell auf schmalen Strassen, in Ortschaften, auf Passstrassen und insbesondere für den Zweiradverkehr in Agglomerationen zu befürchten ist. Aber gerade dort, Frau Kollegin Bühler, sind es die öffentlichen Verkehrsmittel, die auch auf eine Breite von 2,5 m gegangen sind. Die Kantone sind nach Artikel 9 Absatz 7 frei, ob sie dort die Breite auf 2,3 m begrenzen wollen.

Aus all diesen Gründen bin ich der Meinung, dass wir bei der Kommissionlösung bleiben sollten.

Bundesrätin Kopp: Ich möchte zunächst Frau Bühler bitten, diese Frage nicht zu dramatisieren. Wenn sie sagt, es gehe um Leben und Tod von Schulkindern, tönt das so, wie wenn dem Bundesrat, der Kommissionmehrheit oder dem Nationalrat das Leben der Schulkinder nicht ebenso am Herzen läge. Das ist eine Unterstellung. Damit gehen Sie zu weit. Leben von Schulkindern sind dann gefährdet, wenn Verkehrsteilnehmer, ob das nun PW-Fahrer oder Lastwagenführer von 2,5 Meter breiten Lastwagen sind, die nötige Vorsicht nicht walten lassen. Die Breite der Lastwagen spielt in diesem Zusammenhang ganz bestimmt keine Rolle. Es wurde mehrfach dargelegt, dass diese Lastwagen bereits heute in den Städten und Agglomerationen verkehren und in allen Ortschaften, die von Hauptstrassen erreicht werden können.

Ich möchte nicht noch einmal die Argumente, die von den Herren Lauber, Delalay und Gadient ausführlich und präzise dargelegt wurden, wiederholen. Ich möchte mich auf einen Aspekt beschränken, der in der Diskussion vielleicht etwas zu kurz gekommen ist und der dem Ständerat besonders am Herzen liegt, nämlich auf den Aspekt der Gesetzestechnik. Ich habe in der Einleitung gesagt – auch Herr Gadient hat darauf verwiesen –, dass Artikel 3 den Kantonen und Gemeinden bereits jetzt die nötigen Befugnisse gibt, Verkehrsbeschränkungen auch aus Gründen des Umweltschutzes oder der Sicherheit zu erlassen.

Diese Vorschriften im Artikel 3 stehen unter dem Marginale «Befugnisse der Kantone und Gemeinden», und dort gehören sie auch hin. Artikel 9 Absatz 2, den Frau Bühler mit ihrem Antrag verändern will, steht unter dem Marginale «Ausmasse und Gewicht». Frau Bühlers Anliegen hat sicher nicht in Artikel 9 Platz. Die Festschreibung dieses Anliegens ist auch überflüssig, denn Artikel 3 gibt den Kantonen und den Gemeinden die Kompetenzen, alles Nötige – auch aus Gründen des Umweltschutzes – vorzukehren.

Ich bitte Sie deshalb, den Antrag von Frau Bühler abzulehnen.

Was den Antrag von Herrn Miville betrifft, der die Fassung des Nationalrates wieder aufnimmt, gelten die gleichen Bemerkungen mit Bezug auf die Gesetzessystematik, die ich bereits dargelegt habe.

Le président: Dans un vote préalable nous allons opposer la proposition de Mme Bühler à celle de M. Miville, lequel soutient la version du Conseil national.

Ensuite, nous opposerons le résultat à la proposition de la majorité de la commission.

*Die Abstimmung wird unterbrochen
Le vote est interrompu*

Schönenberger: Ich ersuche Sie, die Abstimmung zu wiederholen. Herr Miville hat für den Antrag Bühler wie auch für seinen eigenen Antrag gestimmt. Das geht nicht.

Miville: Ich habe nicht realisiert, dass der Präsident meinen Antrag offenbar als einen Eventualantrag zum Antrag Bühler aufgefasst hat. Ich würde das auch nicht für richtig halten. Ich muss doch die Möglichkeit haben, mich zuerst einmal zu den 2,5 m und zu den 2,3 m zu äussern. Das ist die eine Abstimmung, der Antrag Bühler. Und dann, wenn Sie die 2,5 m beschliessen, kommt die weitere Frage, meine ich, nämlich ob der Zusatz des Nationalrates nach dem Wort «übersteigen» hinzugefügt werden soll oder nicht. Und so möchte ich für mich schon das Recht in Anspruch nehmen, Herr Schönenberger, dass ich mich zuerst zur Lastwagenbreite und nachher zum Zusatz des Nationalrates, Artikel 9 Absatz 2, 4 und 6, äussern darf. Das müssen zwei Abstimmungen sein.

M. Ducret: Par esprit de conciliation, comme je donne raison à M. Schönenberger, je reprends la proposition de M. Miville à mon compte. N'ayant donc pas voté pour Mme Bühler les choses sont en ordre et on peut voter sur la proposition Miville.

Le président: Nous nous exprimons donc d'abord sur la première phrase: largeur du véhicule, ensuite sur le complément du Conseil national tel que le propose M. Miville.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Bühler	3 Stimmen
Für den Antrag der Kommission	32 Stimmen

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Miville	7 Stimmen
Dagegen	28 Stimmen

Abs. 4 – Al. 4

Lauber, Berichterstatter: Wir haben uns zuerst zu Artikel 9 Absatz 4 Buchstabe c zu äussern. Der Bundesrat hat eine Reduktion der höchst zulässigen Länge der Sattelmotorfahrzeuge von 16 auf 15,50 m beantragt, und zwar entsprechend der 1986 in den Europäischen Gemeinschaften und in andern europäischen Ländern geltenden Norm. In der Zwischenzeit hat sich die Situation geändert. Das hat das Departement veranlasst, zwischenzeitlich der Kommission des Ständerates einen neuen Antrag vorzubringen. Die EG tendiert heute auf 16 oder sogar auf 16,50 m. Der Bundesrat soll hier die nötige Handlungsfreiheit erhalten. 16 m entsprechen ohnehin der bisher gültigen Regelung.

Damit wir nicht jedes Mal unser Strassenverkehrsgesetz ändern müssen, wenn in der EG eine kleine Aenderung erfolgt, beantragen wir, dem Bundesrat zuzustimmen, der damit im Gesetz ermächtigt wird, über 50 cm mehr oder weniger in eigener Kompetenz zu beschliessen.

Angenommen – Adopté

*Abs. 6 – Al. 6
Angenommen – Adopté*

Art. 12 Abs. 4
Antrag der Kommission
Streichen (= geltender Text)

Art. 12 al. 4
Proposition de la commission
Biffer (= texte actuel)

Lauber, Berichterstatter: Mit diesem Artikel 12 Absatz 4 soll dem Bundesrat die Möglichkeit gegeben werden, auch den Treibstoffverbrauch der Motorfahrzeuge feststellen zu lassen, die ermittelten Verbrauchszahlen zusammen mit den Abgas- und Lärmwerten periodisch zu veröffentlichen und die Kennzeichnung, die Etikettierung der Fahrzeuge mit den verschiedenen Werten vorzuschreiben.

Ihre Kommission ist der Ansicht, dass es keine Vorschrift im Gesetz braucht, damit der Autokäufer sich über den Treibstoffverbrauch eines Autos informieren kann. Der Autohersteller gibt immer die Verbrauchszahlen an, und diese werden in Tests von Automobilverbänden kontrolliert. Dazu kommt die gegenseitige Information durch die Automobilisten. Eine offizielle Messung des Treibstoffverbrauchs bringt nur grossen Aufwand für den Staat und keine zusätzliche Information. Ihre Kommission beantragt Ihnen mehrheitlich, diesen Artikel zu streichen.

Bundesrätin Kopp: Wir lehnen den Beschluss der Kommissionmehrheit ab. Eventualiter möchten wir Ihnen beantragen, Artikel 12 Absatz 4 ersatzlos zu streichen, und zwar mit folgender Begründung:

Der geltende Text, den Sie auf der Fahne finden, enthält keine Wahlmöglichkeit. Die Behörden sind zur Bekanntgabe auf Anfrage und zur periodischen Veröffentlichung der Lärm- und Abgaswerte der Motorfahrzeuge verpflichtet. Diese Pflicht wird in der Neuformulierung durch eine Kompetenznorm ersetzt, so dass der Bundesrat auf eine Veröffentlichung dieser Daten auch verzichten kann; es ist also eine wesentlich subtilere Lösung, die wir vorschlagen. Gegenüber dem heute geltenden Text wird neu neben Lärm- und Abgaswerten auch der Treibstoffverbrauch der Motorfahrzeuge einbezogen. Seitdem der Bund die strengen Abgasvorschriften, die US-83-Normen, für PW eingeführt hat, sind, was die Abgasemissionen betrifft, die Unterschiede bei den verschiedenen Fahrzeugen ausserordentlich gering geworden. Früher war das anders. Da bestand noch ein erhebliches Interesse an der unterschiedlichen Sauberkeit der Fahrzeuge. Heute können wir sagen, dass alle neu in den Verkehr kommenden Fahrzeuge diesen strengen Vorschriften entsprechen und entsprechend sauber sind.

Etwas anders ist es beim Benzinverbrauch. Von Konsumentenseite her ist es ausserordentlich erwünscht, dass man auch über den Benzinverbrauch entsprechende Angaben erhalten kann. Die Neuformulierung des Artikels 12 Absatz 4 wurde in der Kommission mit der Begründung abgelehnt, die umwelt- und konsumentenschützerischen Gründe für diese Regelung seien nicht stichhaltig. Insbesondere sei die periodische Veröffentlichung dieser Werte überflüssig. Gerade diesen Bedenken trägt ja die Neufassung besser Rechnung als der heute geltende Text, der – wie ich dargelegt habe – dem Bundesrat die Möglichkeit nicht gibt, auf die Veröffentlichung zu verzichten.

Ich möchte Sie nochmals bitten, die beiden Texte – geltendes Recht und den neuen Vorschlag – miteinander zu vergleichen. Wenn aber die Bekanntgabe, insbesondere die periodische Veröffentlichung dieser Daten zu einem Aufwand führt, wie dies Herr Delalay in seinem Eintretensvotum dargelegt hat, sollte der geltende Text nicht beibehalten, sondern Artikel 12 Absatz 4 ersatzlos gestrichen werden.

Schönenberger: Ich muss Frau Bundesrätin Kopp bezeugen, dass sie sehr flexibel ist. Wenn sie nämlich in der

Kommission schon den Antrag gestellt hätte, den geltenden Text von Artikel 12 Absatz 4 zu streichen, hätten wir Ihr volle Gefolgschaft geleistet. Wir haben in der Kommission den vom Bundesrat neu vorgeschlagenen Absatz 4 abgelehnt. Ich schliesse mich aber gerne dem Antrag an, den geltenden Absatz 4 ebenfalls zu streichen. Das entspricht dem Eventualantrag des Bundesrates. Ich brauche die Gründe nicht zu wiederholen, die für die Streichung des neuen Textes sprechen. Aber es gibt sehr gute Gründe, auch den geltenden Text zu streichen; denn mehr als Aufwand und Kosten hat dieser Artikel tatsächlich nicht gebracht. Ich bitte Sie also, dem Eventualantrag des Bundesrates zuzustimmen.

Miville: In dem Fall möchte ich mich nun doch für die Bundesratsfassung von Artikel 12 Absatz 4 aussprechen. Es scheint mir, dass wir in gewissen Punkten in dieser Debatte an allem vorbeidiskutieren, was heute die Leute in unserem Land bewegt und beunruhigt, vor allem im Hinblick auf Lärm- und Abgaszustände. Mir geht es vor allem auch um den Treibstoffverbrauch, der festgestellt und – je nachdem – veröffentlicht und gekennzeichnet werden soll. Das ist eine für die Konsumenten wichtige Schutzbestimmung. Wie ich die Stimmung in diesem Rate beurteile, ist es so, dass gerade dann, wenn etwas für die Konsumenten gut ist, die Ausgangslage für diesen Antrag im Ständerat besonders schlecht ist. Aber das kann mich nicht daran hindern, für diese Bestimmung einzutreten und Ihnen die Annahme von Artikel 12 Absatz 4 nach Bundesratsfassung zu empfehlen.

Präsident: Das Wort wird nicht weiter verlangt. Wir stimmen ab. Zuerst möchte ich den Antrag Bundesrat dem heutigen Text, in einer zweiten Abstimmung den obsiegenden Antrag dem Streichungsantrag, gegenüberstellen.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag des Bundesrates	20 Stimmen
Für den geltenden Text	9 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag des Bundesrates	16 Stimmen
Für den Streichungsantrag der Kommission	17 Stimmen

M. Reymond: J'ai le sentiment que nous avons fait une erreur dans le vote. En effet, la commission demandait de biffer la proposition du Conseil fédéral, de sorte que le texte actuel subsistait. L'intervention de M. Schönenberger demandait aussi de biffer le texte proposé par le Conseil fédéral et de maintenir le texte actuel.

Le président: M. Schönenberger a déclaré que si le Conseil fédéral proposait de biffer également le texte actuel, il aurait adhéré à cette proposition.

M. Reymond: Nous n'avons aucune proposition tendant à biffer le texte actuel.

Le président: Oui, Mme la conseillère fédérale a proposé de biffer également le texte actuel, mais à titre éventuel. C'est pour cela que j'ai décidé de voter ainsi, et il n'y a pas lieu de procéder à un nouveau vote.

M. Ducret: Je suis du même avis que M. Reymond. Mme Kopp a en effet déclaré: «si vous biffez le nouveau texte, biffez aussi l'ancien». Elle voulait probablement dire: «si vous refusez le nouveau texte, ensuite vous biffez l'ancien». Or, nous avons mis ces deux textes en opposition et nous les avons ensuite biffés les deux. C'est pourquoi je pense que nous devrions procéder à un nouveau vote.

Le président: Je voudrais, dans ce cas, connaître l'avis du président de la commission.

Lauber, Berichterstatter: Der Antrag, den Frau Bundesrätin Kopp jetzt eventualiter gestellt hat, wurde in der Kommission nicht diskutiert. Die Kommission hat mit 6 zu 4 Stimmen beschlossen, die Fassung des Bundesrates zu streichen und den geltenden Text beizubehalten. Das ist der Kommissionsbeschluss, wie auf der Fahne ersichtlich.

Präsident: Ist im Falle, dass der Text des Bundesrates obsiegt, die Kommission der Auffassung, man solle streichen oder für den Antrag des Bundesrates stimmen?

Lauber, Berichterstatter: Ich kann diese Frage nur persönlich beantworten. Die Kommission hatte ja keine Gelegenheit, sich dazu zu äussern.

Präsident: Wir werden die Abstimmung wiederholen.

Schönenberger: Die Angelegenheit ist sehr einfach. Frau Bundesrätin Kopp hat erklärt, wenn wir schon Artikel 12 Absatz 4, wie er jetzt vom Bundesrat vorgeschlagen wird, streichen wollten, sollten wir auch gerade Artikel 12 Absatz 4 im geltenden Recht streichen. Jetzt müssen wir eigentlich gar nichts anderes mehr machen, als darüber abstimmen, ob wir den geltenden Text von Artikel 12 Absatz 4 wollen oder nicht. Wir müssen noch über den jetzt gültigen Text abstimmen. Der Vorschlag des Bundesrates ist vom Rat abgelehnt. Jetzt kommt der Eventualantrag von Frau Bundesrätin Kopp zur Abstimmung: Ist der geltende Text zu streichen?

Präsident: Ist Frau Bundesrätin Kopp mit diesem Vorgehen einverstanden?

Bundesrätin Kopp: Ich bin mit diesem Vorgehen einverstanden. Ich darf Ihnen aber noch vielleicht kurz begründen, weshalb ich diesen Eventualantrag eingereicht habe. Wenn Sie den geltenden Artikel 12 lesen, sehen Sie, dass Bund und Kantone die an der Typenprüfung festgestellten Lärm- und Abgaswerte der Motorfahrzeuge auf Anfrage hin bekanntgeben. Der Bund veröffentlicht diese Werte periodisch. Dieser Artikel ist im Grunde genommen durch die strengere Abgasgesetzgebung fast überholt worden, denn heute weisen alle neu zugelassenen Fahrzeuge sehr tiefe Abgaswerte auf. Heute ist der Bund verpflichtet, aufgrund dieser Bestimmung ein Verzeichnis zu erstellen – das bringt Kosten, und kein Mensch interessiert sich für dieses Verzeichnis –, um dort allenfalls vorhandene minimale Differenzwerte bekanntzugeben. Der Hauptantrag des Bundesrates – das möchte ich hier deutlich wiederholen – ist, dass der neue Artikel 12 Absatz 4 in der Fassung des Bundesrates erhalten bleibt, und zwar deshalb, weil hier nicht nur die Lärm- und Abgaswerte erfasst sind, sondern zusätzlich auch der Benzinverbrauch. Diese Forderung entspricht auch mehreren parlamentarischen Vorstössen und bringt etwas Neues. Ich möchte nochmals beantragen, dem Artikel 12 Absatz 4 in der vorgeschlagenen Fassung zuzustimmen.

Lauber, Berichterstatter: Wir sollten trotzdem die Abstimmung wiederholen, und zwar ist nun der Antrag Bundesrat dem Antrag Kommissionsmehrheit gegenüberzustellen. Anschliessend ist dann noch zu entscheiden – wenn die Kommissionsmehrheit obsiegt –, ob man den geltenden Text beibehalten will oder nicht.

Präsident: Zuerst wird der Antrag des Bundesrates dem Streichungsantrag gegenübergestellt. Wenn der Bundesrat obsiegt, ist für den Antrag Bundesrat entschieden. Wenn der Streichungsantrag obsiegt, stellen wir diesen dem geltenden Text gegenüber. Sie sind mit diesem Vorgehen einverstanden.

Abstimmung – Vote**Eventuell – A titre préliminaire**

Für den Antrag des Bundesrates 17 Stimmen
 Für den Streichungsantrag der Kommission 17 Stimmen

Präsident: Mit Stichentscheid des Präsidenten wird der Antrag der Kommission angenommen.

Schönenberger: Die Kommission hat darüber gar nicht befunden. Wir müssen einfach abstimmen: Wollen wir den geltenden Text beibehalten oder nicht?

Lauber, Berichterstatter: Herr Schönenberger hat natürlich recht. Der Kommission war der Eventualantrag von Frau Kopp nicht bekannt, also hat sie unter Nichtbeachtung dieses Antrages entschieden. Es geht jetzt nur noch darum, zu entscheiden, ob man den geltenden Text beibehalten oder streichen will – unabhängig von der Kommissionsarbeit.

Abstimmung – Vote**Definitiv – Définitivement**

Für den geltenden Text 14 Stimmen
 Für dessen Streichung 20 Stimmen

Art. 15 Abs. 1 und 4**Antrag der Kommission****Abs. 1**

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 4

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 15 al. 1 et 4**Proposition de la commission****Al. 1**

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 4

Adhérer à la décision du Conseil national

Abs. 1 – Al. 1

Lauber, Berichterstatter: Im Absatz 1 schlägt der Bundesrat vor, neben der heute vorgeschriebenen minimalen Führerausweisbesitzdauer von drei Jahren für die Begleiter von Lernfahrten zusätzlich ein Mindestalter von 23 Jahren vorzusehen. Der Nationalrat hat die minimale Dauer für den Besitz des Führerausweises auf fünf Jahre festgesetzt. Ihre Kommission beantragt, dem Bundesrat zu folgen und drei Jahre vorzusehen. Die Mindestdauer von fünf Jahren bringt wenig, weil keine konkrete Fahrpraxis in Kilometern oder Stunden vorgeschrieben ist. Wir müssen vernünftige junge Leute auch nicht mehr einschränken als nötig. Der Kommissionsbeschluss war eindeutig mit 9 gegen 2 Stimmen für die Fassung des Bundesrates.

Angenommen – Adopté**Abs. 4 – Al. 4****Angenommen – Adopté****Art. 16 Abs. 3 Bst. g (neu)****Antrag der Kommission**

g. Blutprobe, die angeordnet wurde oder mit deren Anordnung er rechnen musste, oder einer zusätzlichen

Art. 16 al. 3 let. g (nouvelle)**Proposition de la commission**

g. à une prise de sang, qui avait été ordonnée ou dont il devait escompter qu'elle le fût, ou

Lauber, Berichterstatter: Hier schlägt der Bundesrat als neuen Grund für einen obligatorischen Führerausweisentzug den Tatbestand der Vereitelung der Blutprobe vor. Gemäss geltendem Recht ist ein Führerausweisentzug nicht

möglich, wenn der Führer die Blutprobe verweigert, sich vorsätzlich einer zusätzlichen ärztlichen Untersuchung widersetzt oder den Zweck dieser Massnahmen vereitelt hat. Hingegen wird er nach bisherigem Gesetz mit Haft oder Busse bestraft. Der Führerausweisentzug ist aber oft eine härtere Strafe als eine Busse. 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. Ich verweise auf das Bundesgerichtsurteil BG 104 I B 194.

Die Kommission schliesst sich den Argumenten des Bundesrates an, will aber eine Präzisierung, damit nicht jeder Mann verdächtigt werden kann, er habe sich einer Blutprobe entzogen. Sie finden diese neue, von der ständerätlichen Kommission verlangte Präzisierung auf der Fahne: «... sich vorsätzlich einer Blutprobe, die angeordnet wurde oder mit deren Anordnung er rechnen musste, oder einer zusätzlichen». Das ist die Abänderung, die Ihnen die Kommission einstimmig vorschlägt.

Angenommen – Adopté**Art. 17 Abs. 1bis (neu) und 3, zweiter Satz sowie dritter Satz (neu)****Antrag der Kommission**

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 17 al. 1bis (nouveau) et 3, deuxième phrase, ainsi que troisième phrase (nouvelle)**Proposition de la commission**

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté**Art. 18****Antrag der Kommission****Abs. 1**

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

Abs. 2

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

Abs. 3

Streichen (= geltender Text)

Antrag Ducret**Abs. 1 und 3**

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 18**Proposition de la commission****Al. 1**

Les cycles doivent répondre aux prescriptions et porter un signe distinctif. Ce dernier est délivré si l'assurance-responsabilité civile prescrite a été conclue. Il est valable sur tout le territoire suisse. (Biffer le reste de l'alinéa)

Al. 2

Le Conseil fédéral édicte les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement, au signe distinctif et à l'assurance des cycles et de leurs remorques.

Al. 3

Biffer (= texte actuel)

Proposition Ducret**Al. 1 et 3**

Adhérer à la décision du Conseil national

M. Ducret: Tout à l'heure, M. Delalay, à propos de cet article, est parti d'un *a priori* qui, à mon avis, est erroné: la vignette, et tout va bien! On économise 18 tonnes d'aluminium, c'est vrai, encore qu'il convienne de bien préciser qu'on en récu-

pérait la quasi-totalité. Mais la situation actuelle de la vente des plaques, comme de la vente des assurances, comme de la vente des vignettes, n'est pas du tout satisfaisante, et je regrette que l'administration fédérale ne soit pas chargée de vendre des plaques de bicyclettes car elle se rendrait compte que cela ne va pas.

Les cantons dépensent actuellement, approximativement – j'ai extrapolé les chiffres du canton de Genève – 5 millions de francs par année pour vendre des plaques de bicyclettes. Ils dépenseront 5 millions de francs pour vendre des vignettes. En effet, lorsque vous dites, d'une part, que les gens n'ont qu'à prendre une assurance RC et, d'autre part, qu'il faudra, avant de leur vendre la vignette, contrôler qu'ils sont bien couverts par une telle assurance, cela implique que leur assurance leur délivre une attestation. Par conséquent, les bureaux de tabac – qui seront supposés vendre les vignettes – les PTT, les administrations, devront vérifier que le cycliste est bien assuré en responsabilité civile, et si tel n'est pas le cas, le renvoyer ou lui vendre une RC.

Depuis longtemps, les cantons ont trouvé la seule solution possible: vendre une assurance responsabilité civile en même temps que la plaque. Si vous créez la vignette à la place de la plaque, nous devons continuer à vendre la vignette et la responsabilité civile. Or, cela coûte cher en frais d'administration. Ce ne sont pas des frais d'administration fédéraux, mais dans mon canton nous engageons, chaque printemps, trois ou quatre caissiers supplémentaires pour la vente de 75 000 plaques de vélo. Economiquement, ce n'est pas très grave de dépenser une somme de l'ordre de 200 000 francs, comme nous le faisons, mais ce qui plus grave c'est que les 2 450 362 cyclistes doivent se rendre chaque année dans un bureau pour acheter une vignette. Une telle contrainte n'est infligée à personne d'autre, ni aux piétons, fort heureusement, ni aux automobilistes. Seuls les 2 450 362 cyclistes doivent faire la queue, pendant une demi-heure ou une heure, pour acheter une plaque de vélo. Economiquement, ce n'est pas raisonnable.

A notre époque, où tout le monde parle d'écologie, va-t-on hésiter devant la dépense? Il y a en fait plusieurs solutions envisageables. La Confédération pourrait, par exemple, prendre à sa charge l'assurance RC collective pour tout le monde. Les sondages ont prouvé qu'un cycliste sur trois est assuré en RC-ménage. Restent donc deux cyclistes à assurer. Par conséquent, *grosso modo*, au prix de l'assurance RC – entre 3 et 5 francs par année – cela représenterait pour la Confédération un dépense de 5 à 8 millions de francs. Si la Confédération estime que l'écologie ne mérite pas une telle dépense, on pourrait demander aux cantons de l'assumer. D'ores et déjà, je vous confirme que le canton de Genève est prêt à supporter cette dépense, à payer les assurances RC, à supprimer les plaques et les attestations. Tout le monde sera assuré, et l'avantage est considérable. En effet, croyez-vous que tous les cyclistes sont assurés, que les 2 450 000 cyclistes vont réellement acheter une plaque de vélo? C'est une illusion. Il y a notamment tous les vélos utilisés par les enfants dans les jardins et dans les parcs, lesquels sortent à l'occasion sur les trottoirs, pouvant provoquer un accident, qui ne sont pas assurés. Vous avez déjà décidé, il y a longtemps, de couvrir ce risque par le canal de l'assurance RC automobile. Notez que si l'on faisait payer aux automobilistes, qui sont souvent des cyclistes, un supplément d'assurance RC, cela représenterait environ 3 francs par année et par automobile. C'est encore une solution, qui est utilisée pour tous les accidents non connus, dont le coupable n'est pas authentifié ou n'aurait pas la possibilité de faire face à ses responsabilités.

La situation actuelle n'est donc pas satisfaisante. En remplaçant la plaque par la vignette, vous ne changez rien, les inconvenients subsistent. Pour ma part, je vous propose, si l'on accepte l'idée du Conseil national, quelque chose de nouveau. Le Conseil national renvoie aux cantons, et je ne vois pas un canton refuser – je vois que M. Miville a un problème plus important que le mien à discuter. Je croyais que M. Miville était écolo! Il l'est lorsqu'on parle du Rhin, mais il ne l'est plus lorsqu'on parle des vélos, et il est sourd,

de surcroît! C'est un défaut qui nous menace tous au bout de quelques années! Je ne comprendrais pas qu'un canton refuse de prendre à sa charge l'assurance RC collective. Le fait est, comme Mme Kopp, conseillère fédérale, l'a fait remarquer en commission, que la question n'a pas été posée aux cantons, ou plutôt qu'elle a été mal posée: on leur demandait de choisir entre la vignette ou la plaque, on ne leur a pas proposé la solution, à savoir la suppression de tout signe distinctif, comme c'est l'usage en France, en Allemagne, en Italie ou aux Etats-Unis. Allons-nous être, à nouveau, le dernier pays au monde à imposer aux bicyclettes une plaque qui est ridicule, qui souvent disparaît et qui est tout à fait inutile. On a évoqué le vol, mais lorsqu'on vole une bicyclette, ce n'est pas grâce à la plaque qu'on la retrouve, c'est grâce au numéro de cadre. La plaque ne sert à rien du tout, car celui qui a volé un vélo peut aller en acheter une autre, en indiquant un faux numéro de cadre. Cela ne pose aucun problème.

Je demande par conséquent au Conseil des Etats de revenir sur la décision de la commission, que je considère comme mauvaise. Je vous demande de vous rallier au Conseil national qui avait eu la sagesse, la volonté et l'excellente idée, par l'intermédiaire de M. Schüle, de proposer la suppression de tout signe distinctif. Les autres réglementations concernant les cycles demeurent.

Lauber, Berichterstatter: Der Nationalrat hat beschlossen, die Kompetenz zur Kennzeichnung der Fahrräder und zur Regelung der Fahrradhaftpflichtversicherung den Kantonen zu überlassen. Ich nehme hier Stellung zu Artikel 18, aber auch zu Artikel 70; sie gehören zusammen.

Die Kommission des Ständerates lehnt dies ab und beantragt sehr deutlich, mit 10 gegen 0 Stimmen, eine neue Fassung, die Sie der Fahne entnehmen können. Die neuen Anträge zu Artikel 18 Absatz 1 und Absatz 2 und auch der Antrag, Absatz 3 des geltenden Textes zu streichen, entsprechen den neuen Vorschlägen des EJPD. Frau Bundesrätin Kopp hat diese Vorschläge in der Kommission unterbreitet und begründet. Die vom Nationalrat beschlossene Kantonalisierung, die sowohl vom Bundesrat als auch von der Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren abgelehnt wurde, wird von der ständerätlichen Kommission ebenfalls nicht unterstützt.

Die Vorteile dieser neuen Lösung, die auf Verordnungsstufe vorgesehen ist, lägen darin, dass der mit der Kennzeichenabgabe verbundene Verwaltungsaufwand erheblich reduziert würde. Für den Halter würde die von den Kantonen erhobene Gebühr wegfallen. Ferner würden mit der Schaffung eines umfassenden Verkaufsnetzes die Umtriebe für den Halter beim Erwerb des Versicherungskennzeichens auf ein Minimum reduziert. Schliesslich könnten, das muss auch gesagt werden, jährlich mindestens rund 18 Tonnen Aluminium eingespart werden.

Ich glaube, die Lösung, die uns das EJPD vorschlägt und der Ihre Kommission die praktisch einstimmige Zustimmung gibt, ist die richtige Lösung.

Ich beantrage Ihnen, ihr zu folgen.

Küchler: Zweck der SVG-Revision war ja unter anderem, wie wir in der Eintretensdebatte gehört haben, einen vermehrten Schutz der Verkehrsteilnehmer zu erzielen. Zu diesen Verkehrsteilnehmern gehören zweifelsohne auch die Radfahrer und die von den Radfahrern allenfalls geschädigten Personen. Wenn wir nun der Fassung des Nationalrates folgen würden – gemäss Antrag von Herrn Kollege Ducret –, so hätten sicher diese Verkehrsteilnehmerkategorien eine Schlechterstellung zu befürchten und in Kauf zu nehmen. Warum? Man würde nach dem System des Nationalrates zum früheren, mangelhaften System zurückkehren, das zugunsten einer in der ganzen Schweiz einheitlichen Regelung aufgehoben werden musste, eine zentralistische Lösung, die sich aber seit 1958 bestens bewährt hat. Ferner würde die vom Nationalrat vorgeschlagene Lösung theoretisch 26 verschiedene Systeme ermöglichen. Manche Kantone würden die Fahrradkennzeichen einfach abschaf-

fen, andere sie in der einen oder anderen Form beibehalten. Als Folge würde ein Radfahrer ohne Fahrradkennzeichen in Kantonen, die das Kennzeichen vorschreiben, nicht fahren können, ohne Polizeikontrollen ausgesetzt zu sein.

Aber ein wichtigeres Argument scheint mir doch die Frage des Versicherungsschutzes zu sein. In den Kantonen, in denen das Fahrradkennzeichen abgeschafft würde und sich die Radfahrer individuell versichern müssten, besteht doch die Gefahr, dass zahlreiche Radfahrer dereinst nicht versichert sein werden. Das wird wiederum in den Kantonen zu häufigen Polizeikontrollen führen.

Schliesslich ist auch an die Opfer von Fahrradunfällen zu denken, die dann nicht mehr über die Vorteile verfügen würden, die ihnen die geltende Regelung heute garantiert, namentlich das Recht auf direkte Geltendmachung der Ansprüche beim zuständigen Haftpflichtversicherer.

Ich meine also, die vom Bundesrat vorgeschlagene Vignettenlösung weist alle Vorteile der geltenden Regelung auf, namentlich auch die rechtliche Sicherheit, und schliesst gleichzeitig alle Nachteile, vor allem die administrativen Nachteile, aus.

Ich möchte abschliessend darauf hinweisen, dass diese ganze Frage im Rahmen dieser Revision nicht im Vernehmlassungsverfahren stand. Sie wurde erst im Nationalrat eingebracht, und es schiene mir also zweckmässig und notwendig, auch hierzu die Meinungen der Kantone zu hören, bevor wir ihnen quasi neue Kompetenzen zuhalten wollen, die sie 1958 zugunsten eines einheitlichen Systems abgetreten haben.

Aus all diesen Gründen muss ich Sie ersuchen, der Kommissionmehrheit zuzustimmen und die Fassung des Nationalrates abzulehnen.

Bundesrätin Kopp: Herr Ducret argumentiert so, als wäre in der Zwischenzeit gar nichts geschehen. Ich bin mit ihm durchaus einverstanden, dass die gegenwärtige Situation unbefriedigend ist. Sie ist administrativ aufwendig, sie wird als Schikane empfunden, sie führt zu diesem Aluminiumverschleiss. Ich glaube, da sind wir uns einig. Aber Sie vergessen, Herr Ducret, dass wir in der Zwischenzeit eine Verordnungsänderung vorbereitet haben, die all diese Missstände verhindern will.

Die vom Nationalrat beschlossene Aenderung bedeutet eindeutig, wie dies auch Herr Küchler zu Recht erwähnt hat, einen Rückschritt und keine Verbesserung gegenüber dem Status quo. Die Rechtsstellung des haftpflichtigen Radfahrers bzw. des durch einen Radfahrer Verletzten wird nämlich verschlechtert, weil keine Gewähr mehr für einen in der ganzen Schweiz einheitlichen, gewissen Mindestanforderungen entsprechenden Versicherungsschutz im Fahrzeughaftpflichtbereich bestünde.

Ferner würde die Rechtsvereinheitlichung aufgehoben. Einzelne Kantone könnten ein Fahrradkennzeichen vorschreiben, andere nicht. Bei denjenigen, die ein Kennzeichen vorschreiben, könnte dieses je nach Kanton verschieden sein. Entgegen der Absicht des Antragstellers bieten die beschlossenen Aenderungen zudem eben keine Gewähr dafür, dass die Kantone auf die jährliche Abgabe eines Fahrradkennzeichens verzichten werden. Sie könnten sogar das bisherige Aluminiumzeichen beibehalten.

Im einzelnen nehmen wir zu den beschlossenen Aenderungen wie folgt Stellung: In Artikel 8 Absatz 1 wird die Zulassung der Fahrräder geregelt. Die vom Nationalrat beschlossene Streichung des Absatzes würde daher Unsicherheit ins System bringen. Es fehlt die ausdrückliche Verpflichtung, dass die Fahrräder, die am Verkehr teilnehmen, den bundesrechtlichen Vorschriften entsprechen müssen. Die Kantone könnten die Gestaltung und die Gültigkeitsdauer des Kennzeichens nach Gutdünken bestimmen. Theoretisch wären damit 26 verschiedene Lösungen denkbar. Dies würde nicht nur die Arbeit der verschiedenen Polizeikorps bei der Versicherungskontrolle erschweren, sondern vor allem auch die Stellung des Verletzten ganz erheblich verschlechtern. Letzterer ist bei einem Unfall darauf angewiesen, dass er aufgrund des Kennzeichens die schadendeckende Versiche-

rung zuverlässig eruieren kann. Das war durch die einheitliche und damit bundesrechtlich vorgeschriebene Gestaltung des Versicherungskennzeichens bisher möglich.

Die beschlossene Aenderung geht sogar noch weiter, indem sie es in Artikel 18 Absatz 3 den Kantonen überlassen will, ob sie die Kennzeichnung der Fahrräder regeln wollen oder nicht. Eine Pflicht der Kantone hiezu bestünde also nicht. Offen bleibt die Frage, ob der Bundesrat bei Untätigkeit der Kantone eingreifen sollte und aufgrund welcher Bestimmung er dies gegebenenfalls tun müsste.

Die vom Nationalrat beschlossene Streichung der Absätze 3 bis 7 von Artikel 70 – das Ganze ist ja als Paket zu sehen – hätte rechtlich sehr unerfreuliche und unabsehbare Konsequenzen. Insbesondere würde die Garantie des unmittelbaren Anspruchs des Geschädigten gegen den Versicherer und die allgemein geltenden Einreden- und Rückgriffsregeln für das Gebiet des Fahrradhaftpflichtrechtes dahinfallen, was für den Geschädigten – wie gesagt – zu einer Schlechterstellung führen würde.

Herr Küchler hat darauf hingewiesen, dass für diese Frage kein Vernehmlassungsverfahren durchgeführt wurde. Das trifft zu. Hingegen hat sich die Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren eingehend mit dieser Frage befasst. Mit Ausnahme des Kantons Genf haben sich sämtliche Kantone dafür ausgesprochen, von dieser Aenderung, wie sie der Nationalrat beschlossen hat, abzusehen, und uns gebeten, bei der vom Departement vorgeschlagenen Lösung zu bleiben. Sie alle haben wahrscheinlich die Eingabe der kantonalen Polizeidirektoren vom 19. April erhalten. Sie bitten darum, die Idee des Bundesrats, nämlich das Aluminiumkennzeichen durch eine Vignette zu ersetzen, weiterhin zu verfolgen.

Dieser Lösungsvorschlag wurde übrigens ursprünglich von einer Arbeitsgruppe der Vereinigung der kantonalen Strassenverkehrsämter unter Mitwirkung des Bundesamtes für Polizeiwesen ausgearbeitet und ist im Vernehmlassungsverfahren auf eine sehr breite Zustimmung gestossen. Bereits für 1989 hat mein Departement eine Uebergangsregelung getroffen, welche die definitive Regelung erleichtern soll. Ich bitte Sie, den Antrag von Herrn Ducret abzulehnen und der Mehrheit Ihrer Kommission zu folgen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	20 Stimmen
Für den Antrag Ducret	11 Stimmen

Art. 22 Abs. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 22 al. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 25 Abs. 2 Bst. i

Antrag der Kommission

Streichen (= geltender Text)

Antrag Reymond

Abs. 3 Bst. e

e. übertreten haben; der Bundesrat kann für neue Motorfahrzeugführer eine Zusatzausbildung vorschreiben, wenn jene eine Verhaltensregel verletzt haben.

Antrag Bundesrat

Abs. 3 Bst. e

e. übertreten haben; der Bundesrat kann eine Zusatzausbildung vorschreiben für Neufahrer, die in verkehrsgefährlicher Weise eine Verkehrsregel verletzt haben.

Art. 25 al. 2 let. i

Proposition de la commission
Biffer (= texte actuel)

*Proposition Reymond**Al. 3 let. e*

e. Les cours d'éducation routière destinés à des conducteurs de véhicules automobiles et à des cyclistes qui ont contrevenu de façon réitérée aux règles de la circulation; il peut prescrire une formation complémentaire pour les nouveaux conducteurs, lorsque ceux-ci ont violé une règle de la circulation.

*Proposition du Conseil fédéral**Al. 3 let. e*

e. Les cours d'éducation routière destinés à des conducteurs de véhicules automobiles et à des cyclistes qui ont contrevenu de façon réitérée aux règles de la circulation; il peut prescrire une formation complémentaire pour les nouveaux conducteurs, lorsque ceux-ci ont compromis la sécurité routière par une infraction aux règles de la circulation.

Abs. 2 Bst. i – Al. 2 let. i

Lauber, Berichterstatter: Gestützt auf Artikel 25 kann der Bundesrat für bestimmte Fahrzeugarten nötigenfalls ergänzende Vorschriften aufstellen. Unter Buchstabe i sind die Fahrtschreiber aufgeführt. Auf Antrag der Kommission hat der Nationalrat beschlossen, dass der Fahrtschreiber nur in ganz speziellen Fällen für ein Verfahren wegen Geschwindigkeitsüberschreitung verwendet werden kann. Ihre Kommission ist der Auffassung, dass für den Erlass einer gesetzlichen Vorschrift anlässlich der Kontrolle der Arbeits- und Ruhezeit die anhand der Fahrtschreiberaufzeichnungen wahrgenommenen Geschwindigkeitsüberschreitungen nicht verfolgt und geahndet werden dürfen. Die Kantone haben schon bisher in Anwendung des kantonalen Strafprozessrechts – ausser in krassen Fällen – von Strafverfolgungen wegen nachträglich festgestellter Ueberschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit abgesehen. Der Gesetzgeber sollte den Polizeiodrganen die Möglichkeit, in krassen Fällen die Fahrzeugführer zur Verantwortung zu ziehen, nicht aus der Hand nehmen. Das Verfahrensrecht ist zudem kantonale Domäne. Der Bundesgesetzgeber sollte nicht ohne Not in das strafprozessuale Legalitäts- und Opportunitätsprinzip und den Grundsatz der freien Beweiswürdigung eingreifen. Die Kommission beantragt Ihnen mit 9 zu 0 Stimmen Streichung dieses Zusatzes.

M. Flückiger: J'aimerais attirer votre attention sur une conséquence pratique qu'entraînerait l'application de l'article 25, alinéa 2, lettre i, dans la version du Conseil national. L'expérience des tribunaux chargés d'appliquer les sanctions pénales qu'appellent les infractions à la loi sur la circulation routière a démontré l'utilité d'ordonner, dans certains cas, l'édition comme moyen de preuve du tachygraphe. Etablir les faits dans des cas complexes d'accidents de la circulation routière, afin de fixer les responsabilités pénales et d'attribuer les conclusions civiles, est souvent laborieux et requiert le concours, l'engagement de tous les moyens techniques à disposition. Le tachygraphe est un de ces moyens. On ne saurait prétendre que le fait de se référer à cet instrument de mesure de la vitesse d'un véhicule constitue une tracasserie incompatible avec la philosophie du droit. En tout état de cause, le juge ne recourt jamais à l'expertise systématique du tachygraphe, mais uniquement lorsque des doutes sérieux existent quant à la vitesse du véhicule lourd impliqué dans un accident.

Le texte en vigueur de l'article 25, alinéa 2, lettre i, n'exclut pas cette possibilité, il faut donc le conserver sans modification.

Bundesrätin Kopp: Der Bundesrat stimmt der Fassung der Kommission zu.

*Angenommen – Adopté**Abs. 3 Bst. e – Al. 3 let. e*

M. Reymond: Vous constaterez que ma proposition reprend le texte actuel de l'article 25, alinéa 3, qui prévoit qu'après avoir consulté les cantons le Conseil fédéral édicte des prescriptions sur l'enseignement des règles de la circulation à des conducteurs de véhicules automobiles et à des cyclistes qui ont contrevenu de façon réitérée à ces règles. C'est l'expression «de façon réitérée» qui soulève aujourd'hui un problème puisqu'elle ne permet pas d'imposer un enseignement particulier à des jeunes conducteurs qui ont commis des fautes graves.

Devant notre commission, le Département fédéral de justice et police avait proposé de supprimer cette expression comme le prouve le texte figurant au bas de la page qui vous a été remise. La commission l'a refusé pour éviter d'imposer aux cantons une organisation considérable de cours inévitablement trop nombreux. Par là, on aurait abouti à la quasi généralisation d'une formation complémentaire, voire d'un deuxième examen de conduite, tant il est vrai que tous les conducteurs et tous les cyclistes contreviennent une fois ou l'autre aux règles de la circulation. Or, les cantons ne sont absolument pas armés pour procéder à des séries impressionnantes de cours et d'examens. De plus, une interprétation rigoureuse de ce texte pourrait conduire à pénaliser tous les conducteurs par l'obligation de suivre une formation complémentaire. C'est donc à juste titre que, par 5 voix contre 4, la commission a refusé cette version.

Ma nouvelle proposition maintient le texte actuel dans sa première phrase, avec l'expression «de façon réitérée». En revanche, elle ajoute la possibilité d'imposer une formation aux nouveaux conducteurs par la phrase: «Il peut prescrire une formation complémentaire pour les nouveaux conducteurs lorsque ceux-ci ont violé une règle de la circulation». Ainsi, pour ces nouveaux conducteurs, l'expression «de façon réitérée» a disparu. Pourquoi cette proposition? Simplement parce que les statistiques montrent de manière éloquent que les accidents de la circulation se produisent pendant les cinq premières années après l'obtention du permis. La courbe de ces accidents monte d'ailleurs à son maximum durant la deuxième année de permis, pour retomber totalement dès la cinquième année.

Le but de ma proposition est donc de contraindre les jeunes conducteurs ayant commis des fautes de circulation graves à une formation spéciale. On parviendrait ainsi à limiter le nombre des accidents survenant durant les premières années de conduite d'un véhicule. En même temps, cette proposition éviterait les cours obligatoires d'auto-école pour les nouveaux conducteurs.

Enfin, en ne généralisant pas cette formation complémentaire qu'aurait souhaitée le Département fédéral de justice et police dans sa proposition faite en commission, on lutte uniquement contre les abus, sans donner dans le «trop d'Etat». Je vous demande de soutenir ma proposition.

Lauber, Berichterstatter: Wir haben diesen Antrag in der Kommission nicht behandelt. Herr Reymond hat Ihnen dargelegt, wieso die Kommission einen weitergehenden Antrag mit 5 zu 4 Stimmen abgelehnt hat. Ich kann mich also zu diesem Antrag im Namen der Kommission nicht äussern. Persönlich halte ich allerdings dafür, dass er sehr weit geht, wenn jeder, der eine Verhaltensregel im Verkehrsgeschehen verletzt hat, zu einer solchen Zusatzausbildung verknurrt wird. Das könnte allenfalls im Vollzug erhebliche Probleme mit sich bringen.

Küchler: Ich habe gewisse Bedenken gegenüber dem Antrag von Herrn Kollege Reymond. Der Antrag ist materiell verwandt mit jenem, der vom Justizdepartement in der Kommission abgelehnt wurde, wie Herr Kollege Reymond ausgeführt hat. In der Kommission hat man gegen die Vorlage des Departementes argumentiert, dass die latente Gefahr bestehe, dass in Kantonen mit einer extensiven Auslegungs-

praxis sämtliche Motorfahrzeugführer, die irgendeinmal eine SVG-Uebertretung begehen, zu einem zusätzlichen Verkehrsunterricht hätten aufgeboden werden können. Dieses Ablehnungsargument gilt meines Erachtens auch hinsichtlich der sogenannten «neuen Motorfahrzeugführer» gemäss Antrag von Herrn Kollege Reymond. Herr Kollege Reymond sieht für die neuen Motorfahrzeugführer eine Zusatzausbildung vor, wenn sie eine Verhaltensregel verletzen. Eine SVG-Uebertretung muss aber nicht absichtlich geschehen, sondern kann auch rein fahrlässig, ja sogar leicht fahrlässig passieren. Aber wir sollten nicht der Möglichkeit Tür und Tor öffnen, dass in Kantonen mit einer extensiven Auslegungspraxis praktisch jede irgendwie gear- tete SVG-Uebertretung eine Zusatzausbildung nach sich ziehen müsste.

Des weiteren: Was heisst gemäss Antrag von Herrn Kollege Reymond «neue Motorfahrzeugführer»? Sind es solche, die innert einer Frist – beispielsweise von fünf Jahren – seit Erlangung des Führerausweises SVG-Uebertretungen begehen? Wenn man weiss, dass pro Jahr gemäss unseren Kommissionsunterlagen 80 000 neue Führerausweise erteilt werden, also Neufahrer zugelassen werden, würde das – wenn man von einer Fünfjahresfrist ausginge, nach Antrag Reymond – 400 000 potentielle Fahrzeugführer ausmachen, die eventuell eine Zusatzausbildung benötigen. In den Kantonen fehlen hiefür einfach die nötigen Infrastrukturen. Jedenfalls hätten wir zuwenig ausgebildete Instrukto- ren. Wir kommen damit zwangsläufig zu einem Vollzugspro- blem, wie dies Herr Kollege Schoch beim Eintreten zu Recht angetönt hat. Die Kantone wären grösstenteils überfordert, dieser Bestimmung Nachachtung zu verschaffen. Diese Bedenken möchte ich Ihnen vor Ihrer Abstimmung zum Ueberlegen geben. Ich selber kann dem Antrag von Herrn Kollege Reymond aus diesen Gründen nicht zu- stimmen.

Bundesrätin Kopp: Ich kann dem Antrag von Herrn Rey- mond zustimmen, denn er nimmt ein Anliegen auf, das wir seinerzeit in die Kommission einbrachten, das aber von der Kommission mit der Argumentation abgelehnt wurde, die jetzt Herr Küchler vorbrachte. Ich glaube, dass der Antrag von Herrn Reymond einen Teil dieser Bedenken ausräumte, nämlich dass bei Fahrern, die seit langer Zeit im Besitz des Ausweises sind, eine wiederholte Uebertretung von Ver- kehrsregeln nötig ist, bis sie zu einer Zusatzausbildung aufgeboten werden, aber bei einem Neufahrer eine einma- lige Uebertretung genügt. Allerdings ist selbstverständlich nicht die Meinung, dass bei einer geringfügigen Uebertre- tung einer Verkehrsregel für einen Neufahrer bereits eine Zusatzausbildung angeordnet werden sollte. Eine so weitge- hende Interpretation könnte tatsächlich zu Vollzugsschwie- rigkeiten bei den Kantonen führen.

Ich möchte deshalb Herrn Reymond anfragen, ob er nicht allenfalls bereit wäre, seinen Antrag etwas zu präzisieren in folgender Weise: «Er kann eine zusätzliche Ausbildung vor- schreiben für Neufahrer, die in verkehrgefährdender Weise eine Verkehrsregel verletzt haben.» Damit wird ausgedrückt, dass es sich um eine schwerwiegende Verletzung einer Verkehrsregel handeln muss. Aber im Prinzip beantrage ich Ihnen, dem Antrag von Herrn Reymond zuzustimmen.

Präsident: Herr Reymond ist mit dieser Aenderung einver- standen. Es wird der Wunsch ausgedrückt, dass die Neuformulierung des Antrags Reymond schriftlich vorgelegt wird. Ich beantrage Ihnen, dass wir die Beratung dieses Artikels aussetzen, bis der Text – mit französischer Uebersetzung – geschrieben und ausgeteilt ist.

Art. 27 Abs. 2, 31 Abs. 3, 32 Abs. 4, 33 Abs. 1
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 27 al. 2, 31 al. 3, 32 al. 4, 33 al. 1
Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 34 Abs. 4, 38 Abs. 4, 56 Abs. 3, 57 Abs. 1 und 4, 57bis, 57b, 69

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 34 al. 4, 38 al. 4, 56 al. 3, 57 al. 1 et 4, 57bis, 57b, 69
Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 70 Abs. 2 bis 7
Antrag der Kommission
Streichen (= geltender Text)

Art. 70 al. 2 à 7
Proposition de la commission
Biffer (= maintenir le texte actuel)

Lauber, Berichterstatter: Dieser Artikel wurde materiell bei Artikel 18 behandelt. Es erübrigt sich, hier noch einmal darauf einzutreten. Die Kommission beantragt Ihnen Zustimmung zum Bundesrat und Ablehnung des Beschlusses des Nationalrates. Dies ist eine logische Folge des Entscheides bei Artikel 18.

Angenommen – Adopté

Art. 77 Abs. 1 zweiter Satz
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 77 al. 1 deuxième phrase
Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 91 Abs. 3
Antrag der Kommission
.... Blutprobe, die angeordnet wurde oder mit deren Anord- nung er rechnen musste, oder einer zusätzlichen

Art. 91 al. 3
Proposition de la commission
.... à une prise de sang, qui avait été ordonnée ou dont il devait escompter qu'elle le fût, ou à un examen médical complémentaire

Lauber, Berichterstatter: Ich glaube, wir müssen uns hier kurz über diesen Artikel unterhalten. Er geht auch auf eine Anregung in der Kommission durch Herrn Ständerat Caveltz zurück.

Im Artikel 91 Absatz 3 beantragt der Bundesrat, die Worte «amtlich angeordneten» zu streichen. Gemäss langjähriger Praxis des Bundesgerichtes 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.

Die Kommission beantragt grundsätzlich Zustimmung, beantragt aber eine Aenderung des Textes in dem Sinne, wie er hier auf der Fahne steht. Damit kann nicht jeder beschuldigt werden, er habe die Blutprobe vereitelt. Wenn beispielsweise jemand bei Glatteis um Mitternacht einen Gartenzaun beschädigt und dies dem Besitzer erst am Mor- gen meldet, soll er nicht zum vornherein wegen Vereitelung der Blutprobe angeschuldigt werden. Darum diese Präzisie- rung.

Die Kommission ersucht Sie um Zustimmung.

Cavelty: Es handelt sich hier um eine für die Praxis ausserordentlich wichtige Bestimmung. Darum möchte ich die klaren Ausführungen des Kommissionspräsidenten zuhanden der Materialien noch etwas ergänzen.

Nach geltendem Recht wird u. a. jener wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand bestraft, der sich vorsätzlich einer amtlich angeordneten Blutprobe entzieht oder widersetzt. Der Bundesrat lässt den Begriff «amtlich angeordnet» weg. Wer sich demnach einer möglichen Blutprobe entzieht, kann sich nach dieser Version bereits wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand schuldig machen.

Wie es der Kommissionspräsident ausgeführt hat, könnte dies dazu führen, dass Angetrunkenheit schon bei jedem nicht sofort gemeldeten Unfall angenommen würde, ja, dass Angetrunkenheit gar vermutet würde. Angesichts der schwerwiegenden Folgen einer Verurteilung wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand muss man hier äusserst vorsichtig sein. Ein allfälliges Nichtmelden oder nicht rechtzeitiges Melden eines Unfalles darf nicht automatisch zur Verurteilung wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand führen, sondern ist primär nach den Regeln betreffend das Verhalten bei Unfall zu ahnden. Für die Annahme, jemand habe sich einer Blutprobe entziehen wollen, müssen objektive Anhaltspunkte vorhanden sein. In der Kommission stand deshalb ein Antrag zur Diskussion, wonach «objektive Anzeichen von Angetrunkenheit» verlangt wurden. Schliesslich einigte man sich auf die jetzt vorliegende Formulierung. Wegen Vereitelung der Blutprobe soll nur bestraft werden, wer sich einer bereits angeordneten Blutprobe entzieht oder wer sich einer Blutprobe entzieht, mit deren Anordnung er rechnen musste. Für den letzteren Fall müssen objektive Anhaltspunkte vorhanden sein, d. h., man muss dem Fahrer nachweisen können, dass und warum er mit einer Blutprobe hätte rechnen müssen. Auch hier sollen demnach die üblichen Beweisregeln ohne besondere Schuldvermutungen herrschen. Das ist der Sinn der Modifikation durch die Kommission.

Hefti: Ich kann die Ausführungen meines Vorredners sehr unterstützen, und ich glaube, dass wir davon ausgehen dürfen, dass dies die Meinung des gesamten Rates ist.

Angenommen – Adopté

Art. 94 Ziff. 3 erster Satz

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 94 ch. 3 première phrase

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 96

Antrag der Kommission

Ziff. 2 Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ziff. 3

(Die Aenderung betrifft nur den französischen Text)

Art. 96

Proposition de la commission

Ch. 2 al. 1

Adhérer à la décision du Conseil national

Ch. 3

... avoir connaissance de l'infraction en prêtant ...

Angenommen – Adopté

Art. 99 Ziff. 8 (neu), 106 Abs. 1 letzter Satz und Abs. 9 (neu)

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 99 ch. 8 (nouveau), 106 al. 1 dernière phrase et al. 9 (nouveau)

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. II

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 25 Abs. 3 Bst. e – Art. 25 al. 3 let. e

Fortsetzung – Suite

Lauber, Berichterstatter: Der Antrag von Herrn Reymond liegt nun vor. Ich erlaube mir, doch noch kurz festzuhalten, dass die Vorbehalte, die die Kommission gegenüber dem ursprünglichen Antrag des Bundesrates anbrachte, auch hier durchaus zutreffen. Insbesondere könnte der Willkür in der Gesetzesanwendung Tür und Tor geöffnet werden, und die Kantone könnten vor sehr ernsthafte Vollzugsprobleme gestellt werden.

Ich möchte Sie bitten, dies zu bedenken, wenn Sie über den Antrag Bundesrat in Artikel 25 Absatz 3 Buchstabe e abstimmen. Wir haben immerhin einen geltenden Text, der heisst: «e. Verkehrsunterricht für Motorfahrzeugführer und Radfahrer, die wiederholt Verkehrsregeln übertreten haben.» Wir haben also eine Bestimmung, die durchaus die notwendigen Möglichkeiten gibt.

M. Reymond: Je tiens à préciser que la commission ne combat pas cette proposition, ne s'étant d'ailleurs pas réunie pour en discuter. De plus, grâce à l'amendement que Mme Kopp a apporté à ma proposition qui devient donc proposition du Conseil fédéral, plus rien ne s'oppose, Monsieur Lauber, à ce que nous acceptions ce texte.

En effet, il y a lieu de rappeler ce que nous visons. Nous connaissons tous ce que sont les accidents du samedi soir, provoqués par de jeunes conducteurs qui commettent des fautes graves de circulation. Si, dans quelques cas, on pouvait détecter certaines de ces fautes, et faire subir une formation aux conducteurs en cause, on éviterait nombre d'accidents.

Le code pénal prévoit d'ailleurs, dans les cas intentionnels, la prison et l'amende. Nous ne demandons pas de telles sanctions, mais désirons éviter des accidents.

Les statistiques citées par M. Kuchler n'entrent pas en ligne de compte. Il ne s'agit pas de dire que 80 000 nouveaux permis de conduire sont délivrés chaque année et que, sur une période de cinq ans, 400 000 conducteurs devront subir des examens complémentaires. Un conducteur sur 10 000, peut-être, devra suivre une formation complémentaire. C'est ce que souhaite le Conseil fédéral, et rien ne s'oppose à l'adjonction proposée.

Bundesrätin Kopp: Ich habe mich bereits für den Antrag Reymond ausgesprochen.

Schmid: Was versteht Herr Reymond unter «Verkehrsfährdung»? Ist es eine abstrakte oder eine konkrete Verkehrsfährdung? Wäre es eine abstrakte, so wäre praktisch jede schwerere Verkehrsregelverletzung ein Tatbestand, der unter Artikel 25 Absatz 3 Buchstabe e eingeordnet werden könnte. Wenn es eine konkrete Verkehrsfährdung ist, könnte ich mich eher zu diesem Antrag bekennen. Aber hier müsste schon Klarheit bestehen.

Gadient: Mir scheint es aufgrund des Wortlautes naheliegend, dass auch die erhöhte abstrakte Verkehrsgefährdung einbezogen würde. Mindestens glaube ich nicht, dass das Bundesgericht von seiner im Bereich des Führerausweisentzugs entwickelten Rechtsprechung in bezug auf diesen Gefährdungstatbestand abweichen würde. Aufgrund des Wortlautes muss also angenommen werden, dass der Tatbestand mit Vorliegen erhöhter abstrakter Gefährdung als gesetzt betrachtet wird.

Bundesrätin Kopp: Ich schliesse mich der Auslegung von Herrn Ständerat Gadient an. Ich teile die Auffassung, dass das Bundesgericht nicht anders urteilen würde. Wenn Sie es vom Standpunkt desjenigen aus betrachten, der eine Verkehrsregel verletzt, ist das Verschulden gleich gross, ob er den Verkehr konkret oder nur abstrakt verletzt. Er verletzt eine Verkehrsregel. Und wenn er eine Verkehrsregel in einem gravierenden Ausmass verletzt, soll die Möglichkeit bestehen, ihn noch einmal einen Fahrunterricht absolvieren zu lassen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag des Bundesrates	21 Stimmen
Dagegen	14 Stimmen

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	33 Stimmen
Dagegen	2 Stimmen

Abschreibung – Classement

Präsident: Der Bundesrat beantragt gemäss Seite 1 der Botschaft die Abschreibung der Postulate 81.404 und 81.420. Die Kommission beantragt in Uebereinstimmung mit dem Bundesrat, auch die Motion zu 81.226 als erfüllt abzuschreiben.

Zustimmung – Adhésion

An den Nationalrat – Au Conseil national

Erste Sitzung – Première séance

Montag, 18. September 1989, Nachmittag
Lundi 18 septembre 1989, après-midi

18.15 h

Vorsitz – Présidence: M. Raymond

86.043

Strassenverkehrsgesetz. Aenderung Loi sur la circulation routière. Modification

Siehe Jahrgang 1988, Seite 534 – Voir année 1988, page 534

Beschluss des Nationalrates vom 28. Februar 1989
Décision du Conseil national du 28 février 1989

Differenzen – Divergences

Art. 3 Abs. 4 letzter Satz (neu)

Antrag der Kommission

Festhalten

Antrag Danioth

Die Gemeinden sind hinsichtlich Verkehrsmassnahmen auf Gemeindestrassen in Verfahren vor dem Bundesrat zur Beschwerde berechtigt.

Art. 3 al. 4 dernière phrase (nouvelle)

Proposition de la commission

Maintenir

Proposition Danioth

Pour les mesures touchant la circulation sur les routes communales, les communes ont qualité pour recourir dans les procédures devant le Conseil fédéral.

Lauber, Berichterstatter: Unser Rat hat schon vor geraumer Zeit, nämlich am 27. September des letzten Jahres, die Revision des Strassenverkehrsgesetzes beraten. Dabei sind verschiedene Differenzen zum Nationalrat entstanden. Der Nationalrat hat diese im Februar behandelt und sich weitgehend dem Ständerat angeschlossen. Es verbleiben zwei Punkte: Zum Artikel 3 Absatz 4: Der Bundesrat wollte eine Bestimmung aufnehmen, nach der die Gemeinden in bestimmten Fällen zur Beschwerde berechtigt sind. Der Nationalrat hat dem zugestimmt. Unser Rat hat die Ergänzung mit 26 gegen 13 Stimmen abgelehnt. Der Nationalrat hat mit 108 gegen 33 Stimmen beschlossen, an der Fassung des Bundesrates festzuhalten.

Diese Differenz ist von einiger Bedeutung. Ich muss deshalb darauf eingehen. Ihre Kommission ist der Auffassung, dass die Gemeindeautonomie auch im Bereich des Strassenverkehrs funktionsfähig sein muss. Dafür gibt es heute folgende Möglichkeit: Artikel 3 Absatz 2 des heute geltenden Strassenverkehrsgesetzes gibt den Kantonen die Befugnis, «für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen». Die Kantone können diese Befugnis den Gemeinden übertragen unter Vorbehalt der Beschwerde an eine kantonale Behörde. Die Kantone haben diese Kompetenz zum Teil an einzelne Gemeinden delegiert oder generell für bestimmte Strassen oder für bestimmte Massnahmen an alle Gemeinden.

Im Bereich der Verkehrsbeschränkungen haben die Kantone recht viele Möglichkeiten. Artikel 3 Absatz 4 hält fest: «Andere Beschränkungen oder Anordnungen können erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern. Aus solchen Gründen können insbesondere in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt und das Parkieren besonders geregelt werden.»

Diese Möglichkeiten sind vor allem für die Gemeinden von Interesse. Solange die Gemeinden selbst aufgrund einer Kompetenzübertragung durch die Kantone Verkehrsanordnungen erlassen können, besteht kein Problem, und dieser Fall wird durch die zur Diskussion stehende Bestimmung nicht berührt. Das Problem stellt sich erst, wenn der Kanton aufgrund einer Beschwerde anders entscheidet als die Gemeinde, wenn der Kanton aufgrund seiner Kompetenzordnung direkt eine Massnahme erlässt oder – und das ist der häufigste Fall – wenn der Kanton einem Antrag einer Gemeinde für eine Massnahme nicht folgt. Wenn zum Beispiel eine Gemeinde, die keine eigene Kompetenz für Verkehrsanordnungen hat, beim Kanton eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf einer Gemeindestrasse beantragt und die kantonale Behörde dies ablehnt, kann die Gemeinde nicht beim Bundesrat dagegen Beschwerde erheben. Das Beschwerderecht im Verfahren vor

dem Bundesrat ist in Artikel 48 des Bundesgesetzes über das Verwaltungsverfahren geregelt. Dieser hat folgenden Wortlaut: «Zur Beschwerde ist berechtigt

a. wer durch die angefochtene Verfügung berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Aenderung hat und

b. jede andere Person, Organisation oder Behörde, die das Bundesrecht zur Beschwerde legitimiert.»

Zur Beschwerde im Umweltbereich nach Buchstabe b sind zum Beispiel aufgrund des Umweltschutzgesetzes Artikel 55 die Umweltschutzorganisationen berechtigt. Hingegen kennt das Strassenverkehrsgesetz keine Beschwerdelegitimation nach Buchstabe b. Nach Buchstabe a ist die Gemeinde dann zur Beschwerde legitimiert, wenn sie wie eine Privatperson durch eine Verfügung berührt ist. Dies ist der Fall, wenn die umstrittene Beschränkung auch gemeindeeigene Fahrzeuge benachteiligt, die Gemeinde als Besitzerin oder Mieterin einer Liegenschaft auftritt, ihr – der Gemeinde – finanzielle Lasten überbunden werden oder schlussendlich Gemeindeaufgaben erschwert oder verunmöglicht werden. Das Problem stellt sich aber dort, wo die Gemeinde im öffentlichen Interesse eine Massnahme wünscht, zum Beispiel eine Parkierbeschränkung, ein Teilfahrverbot oder eine tiefere Tempolimit. In diesen Fällen kann die Gemeinde nichts unternehmen, wenn sie mit einem Entscheid des Kantons nicht einverstanden ist.

Ihre Kommission hat das Problem sehr eingehend diskutiert und beantragt Ihnen mit 6 gegen 2 Stimmen, am bisherigen Beschluss des Ständerates festzuhalten. Die Kommission betrachtet es als selbstverständlich, dass die Gemeinden bei Entscheidungen über Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gebiet einbezogen werden, das Verfahren soll aber den Kantonen überlassen bleiben.

Wir möchten es dem Nationalrat und dem Bundesrat überlassen, eventuell eine weniger weitgehende Beschwerdelegitimation der Gemeinden vorzuschlagen. Die vom Nationalrat beschlossene Lösung geht zu weit, sie wird dazu führen, dass sich eine Gemeinde und der Kanton vor dem Bundesrat streiten und beide im öffentlichen Interesse ihre Sache vertreten. Aus diesen Gründen beantragt Ihnen die Kommission Festhalten.

Danloth: Zufolge einer Stellvertretung bin ich nachträglich in die Kommission berufen worden und habe mich vorab mit dieser nicht unwesentlichen Differenz zum Nationalrat beschäftigt, die mir Ausdruck einer unterschiedlichen Gewichtung von zwei staatspolitischen Maximen zu sein scheint. Einerseits verbietet der Föderalismus, dass der Bund in das kantonale Verfahrensrecht eingreift, andererseits gilt unsere Sorge aber auch der Erhaltung der Gemeindeautonomie. Hier gilt es abzuwägen.

Zur Hoheit der Kantone. Das Verfahrensrecht ist vorab kantonales Recht. Die Stellung der Gemeinden ist darin unterschiedlich stark gewichtet. Herr Präsident Lauber hat es vorhin wieder dargestellt. Die Delegationsbefugnis ist unbestritten und soll weiterhin je nach kantonalem Recht gewährt werden. Dazu kommt, dass die Interessenabwägung in einem kantonalen Verfahren grundsätzlich den kantonalen Behörden obliegt. Auch hierin stimme ich der Kommissionsmehrheit zu. Es ist auch unbestritten, dass in einem solchen Verfahren die Anliegen der betroffenen Gemeinden angemessen mitberücksichtigt werden. Aber damit ist eben nicht alles geregelt.

Der Autonomiebereich der Gemeinden. Sie erfüllen nicht nur von den Kantonen oder vom Bund übertragene Aufgaben, sondern auch öffentliche Pflichten im eigenen, im sogenannten originären Bereich. Planung und Verwirklichung von Gemeindestrassen gehören dazu. Die Gemeinden sind es, die Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt von gemeindeinternen Strassen als wichtige Instrumente der Städte- und Dorfplanung zu besorgen haben. Sie sind hier also in ihren ureigensten Interessen betroffen. Man denke nur an wichtige Quartierserschliessungen, an Wohnstrassen usw., welche heute ja immer grössere Bedeutung erlangen. Die Gemeindebehörden sind an vorderster Front tätig. Sie fühlen den Puls ihrer Bevölkerung.

Dem Argument, den Ueberlegungen der Gemeindebehörde

könnte auch hier stets durch die kantonale Instanz Rechnung getragen werden, sind zwei gewichtige Vorbehalte entgegenzusetzen, die auch vom Kommissionspräsidenten zugegeben werden, nämlich:

1. Wenn eine Gemeinde erfolglos die Anordnung einer Verkehrsmassnahme – beispielsweise einer Sicherheitsvorkehrung, einer Geschwindigkeitsbeschränkung usw. – verlangt und die kantonale Instanz dies verneint, ist diese Gemeinde ohne eigenes Beschwerderecht auf eidgenössischer Ebene machtlos.

2. Nach allgemeiner bundesgerichtlicher Rechtssprechung wäre eine Gemeinde zur Beschwerde nur legitimiert, wenn sie wie ein Privater betroffen ist. Dies bedeutet, dass nur Beschwerde geführt werden könnte, wenn Gemeindefahrzeuge oder gemeindeeigene Liegenschaften auf dem Spiel stehen. Dass dies völlig ungenügend ist – in der heutigen Zeit erst recht –, leuchtet wohl jedermann ein.

Bis zu einem grundsätzlichen Entscheid des Bundesrates vom Jahre 1984, als er die jahrelange Praxis änderte, wurden die Gemeinden auf Bundesebene bei der Anordnung von Verkehrsmassnahmen auf ihren Strassen stets vorbehaltlos aufgrund der Interpretation durch den Bundesrat zur Beschwerde zugelassen.

Mein Antrag bezweckt nichts anderes, als diese jahrelange Gerichtspraxis wieder aufzunehmen und gesetzlich zu verankern. Eine angemessene Berücksichtigung der Gemeinden auf dem Gebiete der Verkehrsplanung ist übrigens von sehr aktueller Bedeutung, gerade im Hinblick auf die laufende Bodenrechtsdiskussion. Selbst die jüngsten Revisionsvorschläge des Bundesrates zur Raumplanungsverordnung wollen die allseitige Interessenabwägung bei raumwirksamen Aufgaben bei der entscheidungsberechtigten Behörde belassen. Ich verweise auf Artikel 3. Eine Aushöhlung der Gemeindeautonomie wird abgelehnt. Gemeindestrassen bilden indessen einen zentralen Bestandteil gemeindlicher Raumplanung. Es wäre geradezu grotesk, den Gemeinden die Verantwortung und damit die Autonomie für die Planung, den Bau und den Unterhalt – also das Bezahlen von Gemeindestrassen – zuzugestehen, ihnen diese Autonomie aber nachher bei der Verkehrsgestaltung auf eben diesen Strassen wieder wegzunehmen.

Nun zu meinem Antrag. Er liegt zwischen dem Antrag des Nationalrates und den bisherigen Beschlüssen des Ständerates. Der Nationalrat hat mit 108 zu 33 Stimmen Festhalten beschlossen. Die Kommission unseres Rates hat in der Endabstimmung Festhalten beschlossen, aber in der Eventualabstimmung meinem Antrag gegenüber jenem des Nationalrates – also kommissionsintern – den Vorrang gegeben. Mein Antrag stellt eine Vermittlung zwischen den Fronten der beiden Ratsbeschlüsse dar. Er liegt in der Mitte und weist drei Abweichungen gegenüber der Fassung des Bundesrates auf, die ich kurz erwähnen möchte.

1. Er beschlägt nur das Verfahren auf Bundesebene, also vor dem Bundesrat. Damit wird eine Ungleichheit in der bundesrechtlichen Anwendung des Strassenverkehrsrechts, das ja eidgenössisches Recht ist, vermieden. Vermieden wird damit aber gleichzeitig – und das zur Beruhigung Ihrer föderalistischen Bedenken – auch ein unzulässiger und unnötiger Eingriff in die kantonale Verfahrenshoheit. Dieser Antrag greift nicht in das kantonale Verfahren ein.

Ich verweise diesbezüglich auf das überzeugende Votum von Frau Zölch im Nationalrat. Es wird zwar eingewendet, dass die Zubilligung eines ausdrücklichen Beschwerderechtes an die Gemeinden im bundesrechtlichen Verfahren auch minimale Verfahrensgarantien im vorangegangenen kantonalen Verfahren bedinge, dass also die Parteistellung im Verfahren auf Bundesebene Reflexwirkungen auf die kantonale Ebene ausübe. Hierzu möchte ich erwidern: hoffentlich! Jeder, der über einige Erfahrung im kantonalen Verwaltungsverfahren verfügt, weiss, dass dem rechtlichen Gehör heute eine zentrale Rolle beigemessen wird. Es wäre geradezu bedenklich, wenn es vorkäme, dass eine kantonale Instanz über den Kopf der Gemeindebehörden hinweg Verkehrsmassnahmen in einer Gemeinde anordnen oder verweigern würde. Innerkantonale Verfahrensgarantien zugunsten der Gemeinden sind doch gottlob heute Selbstverständlichkeiten.

2. Das Beschwerderecht gemäss meinem Antrag ist beschränkt auf Gemeindestrassen, aus den erwähnten Gründen der besonderen Betroffenheit. Es gilt also nicht für Staatsstrassen auf dem entsprechenden Gebiet einer Gemeinde, wofür der Kanton ja auch als Planungsinstanz die Hauptverantwortung trägt. Darum rechtfertigt sich der sachliche Unterschied.

3. Anfechtbar sind sowohl positive Anordnungen wie auch die unerwünschte Unterlassung der Anordnung von Verkehrsmassnahmen. Diese negative Seite wäre hier nicht abgedeckt. Letzteres dürfte vielleicht sogar der häufigere Fall sein. Die bundesrätliche und nationalrätliche Fassung wäre also zu einseitig.

Schliesslich: Mit einer verbesserten Formulierung gegenüber dem ersten Antrag habe ich versucht, den diesbezüglichen in der Kommission geäusserten Bedenken Rechnung zu tragen. Inhaltlich stellt der heutige Text aber keine Aenderung gegenüber dem in der Eventualabstimmung in der Kommission gutgeheissenen Antrag dar, den ich Ihnen im Sinne einer sinnvollen, gerechtfertigten und überzeugenden Erledigung dieser Differenz empfehlen möchte.

Schoch: Ich bin mir natürlich vollständig darüber im klaren, dass es zu den vornehmsten Aufgaben dieses Rates gehört, die Fehlentscheidungen des Nationalrates zu korrigieren. Es darf zweifellos festgestellt werden, dass wir in diesem Bereich im Verlaufe von vielen Jahren und Jahrzehnten wertvolle Arbeit geleistet haben.

Ich möchte aber auch sagen, dass diese hehre Aufgabe und Verpflichtung zweifellos ihre Grenzen hat. Wir haben jetzt vor uns ein Differenzbereinigungsverfahren, eine Diskussion über einen Abschnitt – Absatz 4 von Artikel 3 der Strassenverkehrsgesetzrevision – den wir streichen möchten. Wir haben das bereits einmal beschlossen, die Kommission hat gleich entschieden. Diesen Abschnitt möchte aber der Nationalrat in das revidierte Gesetz aufnehmen, und zwar – der Herr Kommissionspräsident gestattet mir, dass ich seine Angabe hier korrigiere – nicht mit einem Stimmenverhältnis von 108 zu 33 Stimmen – das gilt nämlich für die zweite Differenz –, sondern mit einem Stimmenverhältnis von 92 zu 18 Stimmen. Nur gerade 18 Nationalräte waren also bei der Abstimmung – Amtliches Bulletin des Nationalrates, Seite 132 – gleicher Meinung wie der Ständerat, und das zweimal, beim zweiten Mal in voller Kenntnis der Stellungnahme des Ständerates. Bei einer derartigen Ausgangslage müssen wir uns zweifellos überlegen, ob wir von der grundsätzlichen Verpflichtung, von der ich eingangs gesprochen habe, nicht auch einmal abrücken oder mindestens an diese grundsätzliche Verpflichtung sehr hohe Anforderungen stellen müssten. Das gilt insbesondere dann, wenn es auch sachlich zwingende Gründe für den Entscheid des Nationalrates gibt. Genau das ist bei Artikel 3 Absatz 4 – nach meiner Beurteilung – durchaus der Fall.

Gegen Artikel 3 Absatz 4 sind im Ständerat in erster Linie föderalistische Bedenken vorgebracht worden, auch anlässlich der letzten Sitzung der ständerätlichen Kommission. Es ist Ihnen heute schon dargelegt worden, dass diese föderalistischen Bedenken unbegründet sind, und zwar insbesondere deshalb, weil Artikel 48 des Verwaltungsverfahrensgesetzes hier bereits eine klare Regelung trifft. Herr Daniöth hat soeben darauf hingewiesen, dass diese rechtliche Situation im Nationalrat durch Frau Zölch sehr überzeugend dargelegt worden ist. Ich kann mich diesem Hinweis nur anschliessen und möchte Ihnen sagen, dass wir gar nichts Föderalistisches mehr zu behandeln haben. Es geht nicht mehr um eine Frage des Föderalismus. Was heute zur Diskussion steht, ist in Artikel 48 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bereits geregelt. Föderalistische Bedenken können also der Zustimmung zum Nationalrat nicht entgegenstehen. Eine Stärkung der Gemeindeautonomie indessen spricht für die nationalrätliche Fassung, also für die Zustimmung zu Absatz 4 von Artikel 3. Denn dass die Gemeindeautonomie mit einer derartigen Norm gestärkt wird, kann keinem Zweifel unterliegen. Das allein müsste für uns eigentlich schon Anlass dazu sein, die Differenz zu beseitigen und uns dem Nationalrat anzuschliessen. Es kommt aber dazu, dass wir die Gemeindeautonomie nur dann stärken, wenn wir den Gemeinden im Sinne von Arti-

kel 48 des Verwaltungsverfahrensgesetzes die entsprechende Kompetenz durch einen gesetzlichen Erlass vermitteln, und genau das müssen wir machen, denn – das haben wir festgestellt, das hat auch Herr Daniöth vorhin zu Protokoll gegeben – im Bereich des Strassenverkehrsgesetzes fehlt den Gemeinden bis heute eine solche Kompetenz.

Man könnte sich die Frage stellen, ob es sinnvoll ist, bei dieser Ausgangslage dem Antrag Daniöth zuzustimmen, der durchaus einige Argumente für sich beanspruchen kann. Es gibt Ueberlegungen, die für den Antrag Daniöth sprechen würden. Jedenfalls ist er besser als die vollständige Streichung der durch den Nationalrat beschlossenen Norm. Nachdem wir das Geschäft bereits zum zweiten Mal bei uns haben und nachdem der Nationalrat zweimal der entsprechenden Norm zugestimmt hat, wäre es richtiger – eben wegen der Gesetzmässigkeiten des Differenzbereinigungsverfahrens –, dem Nationalrat zuzustimmen und damit auch den Gemeinden mehr Rechte zu gewähren, als Herr Daniöth das tun möchte. Ich beantrage Ihnen also, dem Nationalrat zuzustimmen und nicht mit der Mehrheit der Kommission zu entscheiden.

Miville: Ich bin wie Herr Schoch der Meinung, wir sollten heute dem Nationalrat zustimmen. Ich mische mich nicht in die Auseinandersetzung der Juristen und ihrer juristischen Argumente – für diese habe ich beidseits grösste Hochachtung –, sondern mir geht es um den politischen Gehalt dieser Auseinandersetzung. Ich habe es schon bisher in dieser Beratung gesagt, und ich bleibe dabei.

Politische Entscheide über Strassenbauten haben heute eine ganz andere Bedeutung als noch vor wenigen Jahrzehnten. Wir stellen überall fest, dass unter den Gesichtspunkten des Umweltschutzes die Bürger heute zu Strassenbauten etwas sagen wollen. Und weil das so ist, und weil ich der Meinung bin, dass die Gemeinden die Schule der Demokratie sind – in den überschaubaren Verhältnissen der Gemeinden hat der Bürger noch die Möglichkeit, Dinge zu beurteilen, die er kennt, deren Auswirkungen er auch abschätzen kann –, weil ich also der Meinung bin, wo es nur geht, seien den Gemeinden möglichst weite Kompetenzen zuzubilligen, weil ich der Meinung bin, das sei ein Gewinn für unsere Demokratie, stimme ich erstens dem Nationalrat zu, und wenn das hier nicht durchgehen sollte, dann natürlich dem Antrag Daniöth.

Aber eines sollten wir sehen. Herr Schoch hat die Zahlen genannt, mit denen der Nationalrat dem letzten Satz von Artikel 3 Absatz 4 zugestimmt hat. Es war eine Abstimmung mit überwältigender Mehrheit. Wir haben doch keine Chance dem Nationalrat gegenüber! Der Nationalrat hat genau gewusst, dass und warum er hier von den Ständeratsbeschlüssen abweicht. Er wird dabei bleiben. Und wenn wir etwas anderes beschliessen, so perpetuieren wir einfach diese Auseinandersetzung, in der sich am Ende der Nationalrat durchsetzen wird.

Schoch: Ich habe dem Kommissionspräsidenten unrecht getan und möchte das korrigieren. Ich habe im Amtlichen Bulletin nachgelesen, dass es sich bei der ersten Behandlung des Geschäftes im Nationalrat um ein Stimmenverhältnis von 92 zu 18 Stimmen handelte; beim zweiten Durchgang im Nationalrat war aber das Stimmenverhältnis in der Tat 108 zu 33 Stimmen. Ich bedaure, dass ich mich hier selbst nicht genügend dokumentiert habe. (*Miville:* Es bleibt immer noch eine überwältigende Mehrheit!)

Schönenberger: Die Minderheit befindet sich im Vormarsch. Ich möchte aber darauf hinweisen, dass wir in der Kommission nach sehr eingehender Diskussion mit 6 zu 2 Stimmen am Streichungsantrag festgehalten haben. Es ist richtig, dass der Antrag Daniöth als Eventualantrag – er lautete damals noch etwas anders – mit 6 zu 2 Stimmen dem Antrag des Nationalrates vorgezogen worden ist. Das heisst aber bei weitem nicht, dass er gut ist, sondern beweist lediglich, dass er etwas besser ist als der Antrag des Nationalrates. Die Lösung liegt aber in der Streichung des Artikels.

Wenn schon geltend gemacht wird, die Beschwerdelegitimation der Gemeinde sei in Artikel 48 des Verwaltungsverfahrensgesetzes geregelt – was richtig ist –, brauchen wir diesen

Artikel 3 Absatz 4 letzter Satz wirklich nicht, denn wir müssen ja nicht alles zwei- und dreifach absichern. Es ist unbestritten, dass die Gemeinden schon heute ihre Beschwerdelegitimation haben, und zwar in den Fällen, wo sie gleich oder ähnlich betroffen sind wie Private. Jetzt sagen Sie mir doch einmal, weshalb die Gemeinden eigentlich eine weitere Beschwerdelegitimation erhalten sollen. Dies ist nicht notwendig. Im übrigen gibt es ja noch eine ganze Anzahl weiterer Fälle, in denen die Gemeinde Beschwerde führen kann, beispielsweise wenn die Verkehrsbeschränkung den Gemeinden finanzielle Lasten überbindet, wenn sie Gemeindemassnahmen erschwert oder verunmöglicht usw. Wesentlich aber ist die Frage, ob es richtig ist, zweierlei öffentliche Interessen gegeneinander abzuwägen oder einander gegenüberzustellen. Es wird nämlich der Anschein erweckt, es liege auf der einen Seite ein öffentliches Interesse des Kantons und auf der anderen Seite ein solches der Gemeinde vor. Es werden Befürchtungen gehegt, die Gemeinden würden von den Kantonen übergangen, das heisst, die Kantone würden über den Kopf der Gemeinden hinweg in den Gemeinden Strassen bauen. Das ist völliger Nonsens, wenn man weiss, wie die Verhältnisse sind. Es ist ganz klar, dass Gemeinde und Kanton in solchen Fragen zusammenwirken und zusammenwirken müssen.

Wenn wir die Gemeinde noch speziell zur Beschwerde legitimieren, müssen wir das öffentliche Interesse des Kantons demjenigen der Gemeinde gegenüberstellen. Dies darf unseres Erachtens nicht stattfinden. Wir sind deshalb der Auffassung, dass der Artikel gestrichen werden muss.

Ich beantrage Ihnen – mit der Mehrheit der Kommission – Streichung dieses Satzes.

Bundesrat Koller: Es ist in der kurzen Debatte wiederholt und zu Recht gesagt worden, dass die Gemeinden nach geltendem Recht – nach Artikel 48 des Verwaltungsverfahrensgesetzes – bereits heute zur Beschwerde legitimiert sind. Aber das ist nur dann der Fall, wenn die Gemeinden durch Verkehrsmassnahmen genau gleich betroffen sind wie Private. Das reicht nach Auffassung des Bundesrates heute nicht mehr aus. Denn die unaufhaltsame Verkehrszunahme und deren nachteilige Folgen erheischen mehr und mehr grossflächig wirkende Verkehrsanordnungen, die ganze Quartiere betreffen können. Es stehen mithin nicht mehr so sehr die Interessen einzelner Personen, sondern ganzer Bevölkerungsgruppen im Spiel. Ausserdem können unseres Erachtens die Gemeinden ihre ortsplannerischen Ziele – vor allem die Verkehrsrichtplanung – nicht vollständig verwirklichen, wenn ihnen nicht gleichzeitig ein genügender Einfluss auf die notwendigen Massnahmen nach Artikel 3 Absatz 4 des Strassenverkehrsgesetzes eingeräumt wird. Die Gemeinden sind sodann mit den örtlichen Verhältnissen besonders gut vertraut, und aus ihrem unmittelbaren Kontakt mit den Bürgern vermögen sie zweifellos deren Anliegen auch besonders gut zu beurteilen. Wo sodann die Gemeinden – darauf hat vor allem Herr Ständerat Danioth zu Recht hingewiesen – aufgrund der kantonalen Strassenhoheit Rechte und Pflichten haben, namentlich beim Bau und Unterhalt von Gemeindestrassen, sollten sie auch zur verkehrsmässigen Benützung ihren Einfluss geltend machen können.

Mit der ausdrücklichen Anerkennung des integralen Beschwerderechts der Gemeinden entfallen zudem künftig die zeitaufwendigen Abklärungen von heiklen Eintretensfragen wie derjenigen, ob die Gemeinde nun tatsächlich wie ein Privater betroffen sei oder nicht.

Im übrigen darf ich Sie doch daran erinnern, dass die Gemeinden bereits heute auf vielen anderen Rechtsgebieten ein integrales Beschwerderecht haben, so zum Beispiel gemäss Artikel 34 des Raumplanungsgesetzes, Artikel 57 des Umweltschutzgesetzes und Artikel 14 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege. Es ist daher nicht einzusehen, wieso die Gemeinden in diesen Bereichen eine generelle Beschwerdebefugnis besitzen, nicht aber im Strassenverkehrsrecht, wo sie ein mindestens ebenso grosses Interesse geltend machen können.

Nun machen Sie vor allem föderalistische Bedenken geltend, und man hat auch die Argumentation gehört, die Kantone, die

weiter gehen möchten, könnten den Gemeinden durchaus ein generelles Beschwerderecht einräumen. Das trifft aber nicht zu. Denn das kantonale Recht kann Gemeinden zur Beschwerde in Verkehrssachen zwar ermächtigen, eine über das Bundesrecht hinausgehende kantonale Regelung wäre aber für das Verfahren vor dem Bundesrat nicht massgebend. Dafür ist allein Artikel 48 Litera a des Verwaltungsverfahrensgesetzes massgebend, der die Legitimation nach einheitlichen, für alle Rekurrenten gleichermaßen geltenden Gesichtspunkten regelt. Das verlangt das Gleichheitsgebot. Ein integrales Beschwerderecht der Gemeinden setzt somit eine entsprechende spezialgesetzliche Bundesvorschrift voraus und kann den Gemeinden nicht etwa durch kantonales Recht eingeräumt werden.

Das sind die massgeblichen Gründe, weshalb wir Sie bitten, dem Bundesrat und dem Nationalrat zuzustimmen.

Noch ein Wort zum Vermittlungsvorschlag von Herrn Ständerat Danioth: Ich habe bereits ausgeführt, dass ich für seinen Vorschlag Verständnis habe, sehe aber gegenüber dem Antrag von Bundesrat und Nationalrat zwei Nachteile:

1. Im konkreten Fall könnte offenbar in vielen Kantonen doch strittig werden, ob eine Strasse eine Kantons- oder eine Gemeindestrasse ist.

2. Es ist unmöglich, nur das Verfahren vor dem Bundesrat zu regeln, wie es Herr Ständerat Danioth möchte. Unterliegt nämlich der Entscheid der letzten kantonalen Instanz der Beschwerde an den Bundesrat, so ist die bundesrechtliche Regelung der Beschwerdebefugnis nach der Praxis des Bundesgerichtes und des Bundesrates bereits für den kantonalen Instanzenzug massgebend. Das würde also heissen, dass die Lösung, die Herr Danioth vorschlägt, auch im kantonalen Verfahren klar verbindlich wäre.

Aus all diesen Gründen möchte ich Sie bitten, dem Bundesrat und dem Nationalrat oder höchstens als Vermittlungsvorschlag – das wäre besser als gar nichts – dem Antrag von Herrn Ständerat Danioth zuzustimmen.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag Schoch (Zustimmung zum Nationalrat)

24 Stimmen

Für den Antrag Danioth

16 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag Schoch (Zustimmung zum Nationalrat)

23 Stimmen

Für den Antrag der Kommission

17 Stimmen

Art. 12 Abs. 4

Antrag der Kommission

Festhalten

Art. 12 al. 4

Proposition de la commission

Maintenir

Lauber, Berichterstatter: Die zweite und nunmehr letzte Differenz betrifft Artikel 12 Absatz 4: Dem Bundesrat soll die Möglichkeit gegeben werden, auch den Treibstoffverbrauch der Motorfahrzeuge feststellen zu lassen, die ermittelten Verbrauchszahlen zusammen mit den Abgas- und Lärmwerten periodisch zu veröffentlichen und die Kennzeichnung der Fahrzeuge mit den verschiedenen Werten vorzuschreiben.

Ihre Kommission war der Ansicht, dass es keine Vorschriften im Gesetz braucht, die es dem Autokaufener ermöglichen würden, sich über den Treibstoffverbrauch eines Autos informieren zu können: Eine offizielle Messung des Treibstoffverbrauchs bringt nur grossen Aufwand für den Staat und keine zusätzliche Information.

Die Kommission beantragte dem Ständerat, die bisherige Fassung beizubehalten. Die damalige Vorsteherin des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements beantragte aber, Absatz 4 ganz zu streichen, weil die Unterschiede zwischen den

Abgasnormen der zugelassenen Fahrzeuge so gering seien, dass auf diese amtlichen Informationen ganz verzichtet werden könne. Dieser Antrag setzte sich mit 20 gegen 14 Stimmen durch.

Der Nationalrat will – mit offensichtlichem Mehr – an der Fassung des Bundesrates festhalten, weil es sich um eine Kann-Vorschrift handle.

Ihre Kommission beantragt wiederum mit 6 gegen 2 Stimmen, am Beschluss des Ständerates festzuhalten: Heute schon liefern die Autoimporteure die Informationen über den Treibstoffverbrauch. Sollte dies einmal nicht mehr der Fall sein, ist es zweckmässiger, wenn der Bund die Verkehrsverbände bei der Durchführung von vergleichenden Tests über den Treibstoffverbrauch finanziell unterstützt, statt selbst eine teure Infrastruktur aufzubauen und Personal dafür anzustellen. Das vorgesehene Konsumenteninformationsgesetz würde dies erlauben.

Wir beantragen Festhalten am Beschluss des Ständerates.

Jagmetti: Als Nicht-Kommissionsmitglied staune ich: Warum diese Bestimmung streichen? Ich verstehe das einfach nicht, es tut mir leid. Es liegt doch genau im Zug der Zeit, dass man solche Dinge im Interesse der Umwelt wissen will, im Interesse des sorgsamsten Umgangs mit den Ressourcen. Da schlägt der Bundesrat – ich möchte fast sagen: leicht zaghaft – vor, es solle ihm die Kompetenz gegeben werden, dass er den Verbrauch bei der Typenprüfung überhaupt ermitteln lassen kann. Nun kommt die Kommission und sagt nein, er soll das nicht einmal anordnen dürfen.

Vor vielen Jahren habe ich in den Vereinigten Staaten an einer Autoausstellung eines Unternehmens gesehen, dass diese Werte alle angeschrieben waren: Wieviele Kilometer kann ich mit einem Liter Benzin mit diesem Fahrzeug fahren?

Wir führen in der Schweiz eine Typenprüfung durch, bei der sehr viele Werte ermittelt werden: Und ausgerechnet diesen soll man nicht ermitteln können. Meines Erachtens ist es Zeit – es entspricht auch den Vorstellungen der Vernunft und der Wertung der Umweltgesichtspunkte –, dass wir dem Bundesrat diese Kompetenz übertragen. Ich erlaube mir, wie bereits Herr Schoch, den mündlichen Antrag zu stellen, uns dem Nationalrat anzuschliessen.

Miville: Ich bin Kommissionsmitglied und habe rechtzeitig die Hand erhoben. Aber das ist nicht wichtig.

Wenn Herr Jagmetti sagt, als Nicht-Kommissionsmitglied verstehe er das nicht, so geht das noch einigermassen an; aber ich als Kommissionsmitglied verstehe es auch nicht.

Ich kann nicht verstehen, warum in der heutigen Zeit, in der von Luftreinhaltung so viel die Rede ist, von Massnahmen, die in diesem Sinne ergriffen werden müssten, diese Bestimmung gestrichen werden soll: eine Bestimmung, welche uns zu zusätzlichen Kenntnissen in bezug auf den Treibstoffverbrauch verhilft; eine Bestimmung, die durchaus als Konsumentenschutz zu betrachten ist; eine Bestimmung, die vom Nationalrat mit eindeutiger Mehrheit gutgeheissen worden ist. Ich sage: mit eindeutiger Mehrheit, denn es wurde im Nationalrat nicht ausgezählt, aber aus dem Protokoll geht hervor, dass die Bestimmung mit deutlichem Mehr angenommen worden ist.

Ich halte es für höchst unwahrscheinlich, dass der Nationalrat hier zurückweichen wird, und beantrage Ihnen aus diesem Grund, dem Nationalrat zuzustimmen und die Differenz zu bereinigen.

Schönenberger: Ich darf vielleicht erklären, weshalb die Kommission diesen Beschluss gefasst hat. Ich begreife Herrn Jagmetti, dass er bei oberflächlicher Betrachtung des Artikels nicht begreift; ich begreife aber Herrn Miville nicht, dass er, nachdem er die Kommissionsberatungen mit mir angehört hat – ich hoffe es wenigstens –, eben auch nicht begreift.

Ich halte zum vornherein fest, dass beim Kauf eines Autos der Treibstoffverbrauch eine zentrale Rolle spielt: Das bestreitet niemand. Deshalb gibt auch jeder Importeur die Verbrauchswerte an, die das Fahrzeug benötigt. Wofür benötigen wir dann überhaupt noch einen grossen Bundesapparat?

Herr Bundesrat Koller hat im Nationalrat gesagt: «Ich kann Ih-

nen sogar versichern, dass wir auch in Zukunft auf diese Werte der Automobilimporteure abstellen müssen, weil wir gar nicht über die eigene Bundesinfrastruktur verfügen, nachdem das Parlament das geplante eidgenössische Typenprüfzentrum abgelehnt hat und die schweizerischen Abgasprüfstellen bei der Empa in Dübendorf und bei der Ingenieurschule in Biel bereits anderweitig ausgelastet sind.» Das heisst also: Der Bund ist gar nicht in der Lage, die Werte zu erheben, die er auf Anfrage bekanntgeben sollte.

Herr Hess hat als Vertreter der Verwaltung in der Kommission erklärt: «Wir verfügen weder über eine eigene Infrastruktur noch über Ausweismöglichkeiten, um den Treibstoffverbrauch zu messen. Wenn wir uns trotzdem für die Kann-Vorschrift einsetzen, so geschieht dies, damit wir nicht mehr verpflichtet sind, die Abgaswerte bekanntzugeben. Dies wurde seinerzeit verlangt. Der Aufwand ist indessen sehr gross, die Nachfrage hingegen sehr gering. Wir haben letztes Jahr ungefähr 250 Exemplare zum Teil durch Verkauf, zum Teil durch Abgabe an die Strassenverkehrsämter der Kantone abgesetzt. Ein Bedürfnis besteht unserer Ansicht nach nicht mehr. Der Bundesrat könnte mit einer Kann-Vorschrift vielleicht einmal von dieser Übung absehen.»

Und was ich Ihnen jetzt zu sagen habe, ist folgendes: Es besteht kein Bedürfnis für diese Bestimmung; man schreibt etwas ins Gesetz hinein, damit es auf dem Papier steht, aber man ist zum vornherein gar nicht in der Lage, die Vorschrift effektiv auch zu vollziehen. Das ist doch keine Politik und das ist keine Gesetzgebung! Deswegen haben wir am Streichungsantrag festgehalten.

Bundesrat Koller: Ich glaube, unbestritten ist auch hier im Saal geblieben, dass die Angabe des Treibstoffverbrauchs für Motorfahrzeuge heute eine ganz wichtige Angabe in bezug auf die Wirtschaftlichkeit der Motorfahrzeuge und vor allem auch im Hinblick auf das Energiesparen ist.

Ich kann Herrn Ständerat Schönenberger auch versichern, dass er mich richtig zitiert hat. Es ist tatsächlich lediglich eine Kompetenznorm, die wir Ihnen hier vorschlagen; wir hoffen, in unmittelbarer Zukunft keinen Gebrauch davon machen zu müssen, weil die Automobilimporteure seit dem 1. Oktober 1987 auf allen Preislisten und Anschriften diese Treibstoffverbrauchswerte freiwillig bekanntgeben.

Der Sinn der Bestimmung besteht daher einzig darin, dass wir entsprechende Bundesvorschriften erlassen könnten, wenn die Automobilimporteure eines Tages diese Bereitschaft nicht mehr hätten.

Hier besteht nun aber doch vielleicht ein Missverständnis, wenn man sagt, Herr Hess halte diese Vorschrift für überflüssig. Das stimmt nur in bezug auf die Abgaswerte, aber nicht in bezug auf den Treibstoffverbrauch. In bezug auf die Abgaswerte trifft das zweifellos zu, weil seit der Einführung der Katalysatoren alle neu zugelassenen Fahrzeuge sehr tiefe Werte aufweisen und die Differenzen so minim geworden sind, dass sich praktisch niemand dafür interessiert. Die Aussagen von Herrn Hess hatten also allein Bedeutung für die Abgaswerte; beim Treibstoffverbrauch sollten wir diese Kompetenz haben, denn es wäre doch wirklich unverhältnismässig, wenn wir, falls die Automobilimporteure eines Tages nicht mehr freiwillig bereit wären, diese wichtigen Angaben zu liefern, einzig deswegen das Gesetz ändern müssten. Das war übrigens auch der Grund, weshalb der Nationalrat eindeutig bei dieser Kompetenznorm geblieben ist.

Schönenberger: Ich möchte nur sagen, Herr Bundesrat, dass ich das Votum von Herrn Hess wörtlich dem Kommissionsprotokoll entnommen habe: «Wir verfügen weder über eine eigene Infrastruktur noch über Ausweismöglichkeiten, um den Treibstoffverbrauch zu messen. Wenn wir uns trotzdem für die Kann-Vorschrift einsetzen, so geschieht dies, damit wir nicht mehr verpflichtet sind, die Abgaswerte bekanntzugeben; dies wurde seinerzeit verlangt.» Es ist also das wörtliche Zitat. Ich möchte dies klar festhalten, damit man mir nicht unterschiebt, ich mache falsche Angaben.

Ursprünglich ging ja der Streit darum, ob es sich um eine Muss- oder um eine Kann-Vorschrift handeln sollte. Der Bun-

desrat hat eine Muss-Vorschrift aufgestellt, der Nationalrat eine Kann-Vorschrift; wir haben sie dann gestrichen. Ich bitte Sie, bei dieser Streichung zu bleiben.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	15 Stimmen
Für den Antrag Jagmetti	19 Stimmen

An den Nationalrat – Au Conseil national

Schluss der Sitzung um 19.15 Uhr
La séance est levée à 19 h 15

86.043

Strassenverkehrsgesetz. Aenderung
Loi sur la circulation routière. Modification

Siehe Seite 415 hiavor – Voir page 415 ci-devant
Beschluss des Nationalrates vom 6. Oktober 1989
Décision du Conseil national du 6 octobre 1989

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Gesetzentwurfes	34 Stimmen
Dagegen	3 Stimmen

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral