Parlamentsdienste

Services du Parlement

Servizi del Parlamento

Servetschs dal parlament

Dokumentationsdienst
3003 Bern
Tel. 031 322 97 44
Fax 031 322 82 97
doc@parl.admin.ch

11816 Strassenverkehrsgesetz. Änderung

nous engageons à cela seulement; en acceptant ce qui reste de la motion Akeret, on invite le Conseil fédéral à limiter cette aide aux voies indirectes et à nous présenter des propositions respectant la pluralité de notre société.
C'est pourquoi votre commission a l'honneur de vous proposer à l'unanimité, avec un de ses membres très hésitant, d'adopter la motion Akeret afin de donner au Conseil fédéral l'occasion de nous présenter un rapport qui permettra à tous les membres de cette assemblée de faire valoir leur point de vue.

Angenommen – Adopté

An den Bundesrat –Au Conseil fédéral

11 816
Strassenverkehrsgesetz. Aenderung
Circulation routière. Modification de la loi

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 95 hiervor — Voir page 95 ci-devant

Art. 46 Abs. 2 und 3
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 46 al. 2 et 3
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Munz, Berichterstatter: Im Artikel 46 Absatz 2 des geltenden Gesetzes ist festgehalten, dass nicht mehr als zwei Radfahrer nebeneinander fahren dürfen, oder umgekehrt ausgedrückt, es ist hier also gestattet, dass die Radfahrer nebeneinander fahren. Das soll geändert werden. Als Grundsatz wird vorgeschlagen, dass Radfahrer nicht mehr nebeneinander fahren dürfen und dass lediglich der Bundesrat das durch bestimmte Ausnahmen bewilligen kann. Diese Aenderung drängt sich aus Gründen der Verkehrssicherheit auf. Es hat sich erwiesen, dass auf stark belebten Strassen nebeneinanderfahrende Radfahrer in hohem Masse gefährdet sind. Soviel zum Inhalt von Absatz 2.
Absatz 3 soll gestrichen werden, der bis jetzt vorschreibt, dass die Radfahrer an ihrem Platze in der Kolonne zu bleiben haben, wenn der Verkehr angehalten wird. Ich brauche Ihnen nicht zu sagen, dass die Praxis ganz anders aussieht, dass die Radfahrer sich in stehenden Kolonnen nach vorwärts schlängeln und an den Kopf der Kolonne gelangen. Das ist auch zweckmässig. Deshalb wird die Streichung von Absatz 3 von Artikel 46 beantragt.

Angenommen – Adopté

Art. 47 Abs. 2
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 47 al. 2
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Munz, Berichterstatter: Hier gilt das gleiche wie bei Artikel 46 Absatz 3. Deshalb wird auch bei Artikel 47 Absatz 2 Streichung beantragt.

Angenommen – Adopté

Art. 55
Antrag der Kommission
Marginalie: Feststellung der Angetrunkenheit

Abs. 2 und 3
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 1
Mehrheit
Streichen
(Beibehaltung des geltenden Textes)

Minderheit
(Dillier, Bodenmann, Graf, Luder)
Angetrunken ist, wessen Fahrtauglichkeit durch Alkoholeinfluss beeinträchtigt wird. Als angetrunken gilt in jedem Fall, wer eine Blutalkoholkonzentration von wenigstens 0,8 Gewichtspromille aufweist.

Abs. 4
Mehrheit
Der Bundesrat erlässt Vorschriften über das Vorgehen bei der Blutentnahme und über die technische Auswertung der Blutprobe sowie über die zusätzliche ärztliche Untersuchung des der Angetrunkenheit Verdächtigten. Die rechtliche Würdigung der tatsächlichen Feststellungen ist Sache der rechtsanwendenden Behörden.

Minderheit
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 55
Proposition de la commission
Titre marginal: Constatation de l'ébriété

Al. 2 et 3
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 1
Majorité
Biffer
(Maintenir le texte en vigueur)

Minorité
(Dillier, Bodenmann, Graf, Luder)
Est réputé pris de boisson celui dont l'aptitude à conduire est compromise par l'alcool. Est dans tous les cas réputé pris de boisson celui qui présente un taux d'alcoolémie d'au moins 0,8 g pour mille.

Al. 4
Majorité
Le Conseil fédéral édictera des prescriptions sur la procédure à suivre pour prélever et analyser le sang, de même que sur l'examen médical complémentaire de la personne présumée être prise de boisson. L'appréciation juridique des faits constatés appartient aux autorités compétentes pour traiter le cas.

Minorité
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Munz, Berichterstatter der Mehrheit: In Artikel 55 Absatz 1 der geltenden Fassung wird folgendes erklärt: «Fahrzeugführer und an Unfällen beteiligte Strassenbenützer, bei denen Anzeichen von Angetrunkenheit vorliegen, sind geeigneten Untersuchungen zu unterziehen. Die Blutprobe kann angeordnet werden.» Es wird hier von der Angetrunkenheit gesprochen; es wird aber nicht gesagt, bei welcher Alkoholkonzentration diese Angetrunkenheit gesetzlich relevant wird und damit einen Straftatbestand im Sin-

ne von Artikel 91 dieses Gesetzes bildet. Es ist Sache der Justiz, diesen Grenzwert zu fixieren. Bekanntlich hat das Bundesgericht in einem Entscheid vom Jahre 1964 erklärt, Angetrunkenheit werde grundsätzlich und ohne Rücksicht auf die Alkoholverträglichkeit eines Führers stets vermutet, wenn sein Blut einen Alkoholgehalt von 0,8 Promille aufweise. In gewissen Fällen könne auch eine etwas geringere Alkoholkonzentration genügen. Dieser Nachsatz im bundesgerichtlichen Entscheid wird bei der Zitation meistens übersehen; aber er ist nicht ganz bedeutungslos.

Der Bundesrat schlägt in seinem Revisionsprojekt vor, es sei ihm die Kompetenz zur Festlegung des Grenzwertes zu übertragen. Für die Kommission stellte sich die Frage, ob eine gesetzliche Fixierung notwendig sei und wenn ja, ob dann der Uebergang von der Kompetenz der Justiz direkt zu jener des Bundesrates zu machen sei, oder ob nicht einer direkten gesetzlichen Normierung der Vorzug zu geben wäre. Gegen die bisherige Lösung wird in der Botschaft angeführt, es fehle an der wünschbaren Rechts sicherheit, weil ja unter Umständen erst nachträglich festgestellt werde, dass ein neuer, niedrigerer Grenzwert zur Anwendung komme. Diesem Einwand ist entgegenzuhalten, dass derjenige, der vor Antritt einer Fahrt Alkohol konsumiert, aller Regel nach nicht überprüft, ob er einen Grenzwert erreicht habe oder nicht; sonst würde es nicht vorkommen, dass Leute mit 2,5 und 3 Promille sich noch ans Steuer von Motorfahrzeugen setzen. Er hofft einfach darauf – das ist der günstigere Fall –, es sei nicht der Fall, oder er hofft darauf, er werde nicht erwischt – das ist der häufigere Fall. Es darf bei dieser Beurteilung nicht übersehen werden, dass auch sonst in der Rechtsanwendung im Bereiche des Strafrechtes es immer wieder vorkommt, dass ein bestimmter Tatbestand durch Aenderung der Rechtsprechung unter Strafe gestellt wird, der bis anhin straffrei geblieben ist. Schon etwa wurde einer verurteilt, der sich zu Unrecht auf ein Präjudiz verlassen hat.

Ich möchte auch in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, dass in unserem Strafgesetzbuch eine ganze Reihe von Tatbeständen lediglich grundsätzlich umschrieben sind und es Sache der Justiz ist, festzustellen, wann die Tatbestandmerkmale im Sinne des Strafgesetzbuches erfüllt sind. Ich verweise z. B. auf den «Wuchertatbestand» (Art. 157). Es steht hier nirgends, dass Wucher dann vorliege, wenn einer 15, 18 oder 25 Prozent Zins verlange. Ich verweise auch auf die Verleitung zur Spekulation, den leichtsinnigen Konkurs, man kann auch den Tatbestand der Urkundenfälschung hier noch subsumieren. Das Bundesgericht hat in seiner Praxis herausgearbeitet, dass nicht jede schriftliche Lüge, die einer von sich gibt, eine Urkundenfälschung darstellt, sondern dass es immerhin noch etwas mehr braucht. Es war immer Sache der Justiz, die Tatbestände zu konkretisieren. Der Gesetzgeber hat den Grundsatz, dass ein Tatbestand strafbar sei, aufgestellt. Hier haben wir dasselbe; es wird festgestellt, wer angetrunken fährt, macht sich strafbar. Wann die relevante Angetrunkenheit vorliegt, das festzustellen ist dann folgerichtige Sache der Justiz. Es ist also etwas singulär, wenn man jetzt wirklich glaubt, man müsse der Justiz diese Aufgabe abnehmen und sie gesetzgeberisch lösen und diesen Grenzwert im Gesetz fixieren. Dies lässt sich nur daraus erklären, dass dieser Alkoholgrenzwert leider in unserem gesellschaftlichen Leben eine unverdient grosse Rolle spielt. Das ist ein bedauerlicher Sachverhalt, aber er muss als Tatsache registriert werden. Wäre das nämlich nicht der Fall, dann würden wir uns wahrscheinlich heute über diese Frage nicht unterhalten.

Der Kommission lag ein Antrag Dillier vor, welcher jetzt als Minderheitsantrag in der Fahne figuriert. Das ist eben nun die gesetzliche Fixierung dieses Grenzwertes von 0,8 Promille. Die Kommission hat ihn in eventueller Abstimmung der Kompetenzübertragung an den Bundesrat vorgezogen, schliesslich aber entschied sie sich dafür, die jetzige Regelung und damit auch den jetzigen Wortlaut von Artikel 55 beizubehalten, d. h. dass der vorgeschlagene Absatz 1 zu streichen und Absatz 4 wieder nach dem geltenden Recht zu ergänzen ist, wie Sie das als Mehrheitsantrag in der Fahne finden.

Wenn die Kommission sich für die Beibehaltung der heutigen Kompetenzordnung entschied, so nicht nur aus diesen grundsätzlichen Ueberlegungen, die ich soeben erwähnt habe, sondern auch deshalb, weil sie wirklich zu keinerlei Unzukömmlichkeiten geführt hat, die eine Aenderung nötig machen würden. Es kann auch nicht in Abrede gestellt werden, dass der Richter freier und unbeeinflusster – und das scheint mir wesentlich zu sein – die Voraussetzungen überprüfen und neuen Erkenntnissen anpassen kann. Wenn Sie sich vorstellen, was es bedeuten würde, wenn der Grenzwert herabgesetzt würde und Sie fixierten diesen Grenzwert im Gesetz, dann wäre dieses Alkoholpolitikum, das Sie damit schaffen, wirklich nicht das Notwendigste, das wir haben müssen.

Aber auch der Bundesrat kann nicht in der gleichen Freiheit und Unabhängigkeit eine derartige Entscheidung treffen. Ich muss Ihnen sagen: Wenn in der sogenannten grossen Strassenverkehrskommission – eine von den vielen nützlichen Kommissionen, die wir in der Eidgenossenschaft haben – die Meinung vertreten wird, man sollte diese Kompetenz der Justiz wegnehmen und an den Bundesrat übertragen, so spielt dabei ganz offensichtlich der Gedanke eine wesentliche Rolle, dass dann alle die Verbände, die in dieser Strassenverkehrskommission vertreten sind, bei dieser Entscheidung mindestens in einem Vernehmlassungsverfahren auch mitmischen können. Die Justiz braucht keine Vernehmlassungsverfahren, sondern die Justiz muss eine Frage allenfalls unter Beizug von Wissenschaftern gründlich klären. Wenn ein oder zwei Gutachten schlüssig erscheinen, kann der Richter darnach handeln, ohne noch ein Politikum aus einer Frage machen zu müssen. Ich glaube, es ist nicht am Platze, dass man aus dieser – ich sage noch einmal – leidigen gesellschaftspolitischen Frage unnötig noch politischen Streitstoff bezieht. Die Sache sollte man wirklich besser der Justiz überlassen.

Nachdem man mit der bisherigen Ordnung gute Erfahrungen gemacht hat, ist nicht einzusehen, warum sie nicht beibehalten werden könnte.

Zum Minderheitsantrag, soweit ich mich nicht schon geäussert habe, kann ich mich allenfalls nachher noch äussern. Ich bitte Sie, der Mehrheit der Kommission zuzustimmen.

Dillier, Berichterstatter der Minderheit: Der Antrag ist aus der Fahne ersichtlich, und der Herr Kommissionsreferent hatte die Freundlichkeit, bereits kurz auch dazu Stellung zu nehmen.

Er hat Beispiele aus dem allgemeinen Strafrecht vorgezeigt, wo das Gesetz nur den allgemeinen Rahmen festlegt und die Gerichtspraxis sagt, von welchem Prozentsatz weg z. B. Wucher angeommen werden soll oder sonst einer der Straftatbestände, die der Herr Kommissionsreferent erwähnt hat. Diese Beispiele hinken in einem Punkt. Das vorliegende Problem ist viel eher mit dem gestrigen zu vergleichen, mit dem Problem der Geschwindigkeitsbegrenzung. Herr Bundesrat Furgler hatte Wert darauf gelegt, festzustellen, wichtiger als Höchstgrenzen sei die Bestimmung, man müsse angemessen fahren, man müsse die Geschwindigkeit den Verhältnissen anpassen. Da sind wir alle einig. Trotzdem ist man dazu gekommen, Höchstgeschwindigkeiten einzuführen, von denen man zugeben muss, dass in diesem und jenem Fall die Angemessenheit nicht mehr gegeben ist, nach unten und nach oben. Es sind doch Situationen denkbar, dass einer mit 60 km/h mitten in der Nacht oder morgens früh, wo noch kein Mensch aufgestanden ist, durch ein verschlafenes Dorf fährt, das gut ausgebaute Strassen hat, wo man nach dem allgemeinen Prinzip der Angemessenheit ebensogut 70 km/h fahren könnte. Trotzdem sind wir dazugekommen, zu sagen: Man muss in gewissen Fällen die Angemessenheit

ausschalten, man darf es nicht mehr der Vernunft überlassen, sondern man muss einfach eine starre Regel einführen. Soweit sind wir alle einig.
Das Problem, das wir heute zu behandeln haben, liegt insofern gleich, als die allgemeine Regel heisst: Kein Alkohol, der die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigt. Was das im Einzelfall ist, das müsste eigentlich, wie bei den Geschwindigkeiten, ganz genau auf den Fall abgemessen und angemessen werden. Das Bundesgericht ist dazugekommen, zu sagen: Das geht eigentlich nicht mehr in jedem Falle. Wenn 0,8 Promille erreicht sind, so nehmen wir an, es sei keiner mehr fähig, sein Fahrzeug noch zu beherrschen. Ich könnte mir aber vorstellen, dass es robuste Leute gibt, die mit 0,9 Promille in gewissen Situationen weniger gefährdend herumfahren als ein anderer mit 0,5 oder 0,6 Promille. Aber ich möchte nicht jetzt das Prinzip in Frage stellen, das bereits eingeführt ist, denn ich sehe ein, dass eine solche Grenze notwendig ist. Ich möchte damit nur die Analogie zur Geschwindigkeitsbeschränkung aufzeigen und damit dartun, dass die Beispiele aus dem allgemeinen Strafrecht nicht so ganz zutreffen.
Im Strassenverkehrsrecht haben wir allgemeine Bestimmungen: Man muss angemessen fahren, man darf nicht mit Alkohol im Blut fahren, wodurch man beeinträchtigt werden könnte; aber wir nehmen in Kauf, dass man Grenzen einführt, die den Einzelnen zu sehr einengen, und zwar der Sicherheit wegen. Ich glaube, soweit sind wir alle einig, es geht jetzt nur noch darum: Soll diese Kompetenz dem Richter überlassen werden, oder soll der Gesetzgeber handeln? Dass das Bundesgericht vor zehn Jahren diese Regel eingeführt hat, ist ihm hoch anzurechnen, denn sie hat zur Verkehrssicherheit stark beigetragen.
Nun stellt der Bundesrat selber die Forderung, die Frage sollte doch gesetzlich geregelt werden, wobei er es in der Vollziehungsverordnung regeln wollte; die Kommissionsminderheit möchte es im Gesetz selber regeln. Für diese Regelung im Gesetz spricht, wie ich in der Eintretensdebatte schon gesagt habe, dass wichtige Fragen – und eine solche Grenze ist nun einmal eine wichtige Frage – nicht ohne Not einfach in die Ausführungsbestimmungen abgeschoben werden sollten. Eine Not besteht, wenn man flexibel bleiben muss, aber diese Notwendigkeit besteht hier doch nicht. Wie gesagt, diese Grenze ist durch zehnjährige konstante gefestigte Gerichtspraxis eingeführt. Die Geldentwertung, die meistens (und leider) bei den gesetzlichen Bestimmungen zur Flexibilität zwingt, spielt hier gottlob nicht hinein. Die technische Entwicklung, die auch Flexibilitäten erfordert, spielt auch nicht hinein. Vielleicht die Verbesserung der Feststellung des Promillegehaltes? Es spielt keine Rolle, ob man den Alkoholgehalt in Zukunft besser feststellen kann; es kommt ja auf die Grenze an, nicht auf die Art der Feststellung. Das einzige, was sich ändern könnte, ist die allgemeine Auffassung, ob 0,8 Promille eine genügend tiefe Grenze sei, oder ob man noch tiefer gehen solle. Wir wissen aus der Botschaft, dass es Leute gibt, die 0,5 Promille postulieren. Kürzlich habe ich gelesen, es würden 0,0 Promille für sämtliche Verkehrsteilnehmer, inklusive die Fussgänger, postuliert; dieses Postulat besteht nicht im parlamentarischen Sinn, aber in den Köpfen verschiedener wohlmeinender Mitbürger. Demgegenüber meine ich doch, man müsse den Pfahl einstekken, und zwar im Gesetz selber, damit man vorläufig weiss, was gilt. Wenn sich dann die allgemeine Meinung ändert, dann muss auf dem ordentlichen Weg die Auseinandersetzung darüber stattfinden. Wenn man aber dieses Problem in die Vollziehungsverordnung abschieben würde, so käme es schon so heraus, wie der Herr Kommissionspräsident gesagt hat, der gewöhnliche Bürger hätte nichts mehr dazu zu sagen, aber die Verbände wären zu nahe bei den neuen Entscheiden, die da fallen würden. Ich glaube, dass wir als Gesetzgeber uns dafür einsetzen müssen, dass das, was sich bisher durch die Gerichtspraxis bewährt und gefestigt hat, nun auch im Gesetz festgelegt wird.

Eggenberger: Sozusagen von Amtes wegen, als Präsident der Eidgenössischen Kommission gegen den Alkoholismus, aber auch aus persönlicher Ueberzeugung muss ich dem Minderheitsantrag entgegentreten.
Zunächst einmal die Bemerkung, dass er nach meiner Auffassung mit Rechtssicherheit nichts zu tun hat. Was bedeutet Rechtssicherheit? Rechtssicherheit kann nach meiner laienhaften Auffassung nur heissen: Wenn ich das oder jenes tue oder unterlasse, so werden sich demgemäss gewisse rechtliche Folgen einstellen. Bei den Alkoholsündern im Strassenverkehr kann keiner sagen, wenn er Alkohol getrunken hat, wieviel Promille er im Blut haben wird. Ich habe es in meiner Praxis hundertmal erfahren, dass Leute, denen der Führerausweisentzug drohte, erklärt haben: Was ich an jenem Abend getrunken habe, war nach meiner Meinung gar nicht so viel, dass sich der Alkoholspiegel im Blut so hoch einstellen musste. Man kann also nicht wissen, ob man 0,3, 0,5, 0,8 oder mehr Promille Alkohol im Blut hat. Man kann deshalb auch nicht bestimmte rechtliche Konsequenzen von sich aus aus dem Genuss von Alkohol ziehen.
Dazu kommt – und das scheint mir ausserordentlich wichtig zu sein –, dass die einschlägige Wissenschaft, die Gerichtsmedizin und die Psychiatrie heute von der 0,8-Promille-Grenze eindeutig abweicht. Die Eidgenössische Kommission gegen den Alkoholismus hat eine Untersuchung über Alkohol im Verkehr veranlasst. Die Professoren Kielholz, Battegay und Dr. Mühlemann haben diese Untersuchung durchgeführt und sind eindeutig zum Schluss gekommen, dass die Senkung des kritischen Grenzwertes von 0,8 auf 0,5 Promille, wie sie übrigens seit vielen Jahren die Weltgesundheitsorganisation vorschlägt, sich aufgrund ihrer Untersuchungen aufdrängt. Das ist die Schlussfolgerung aus dem Untersuchungsbericht.
Ich habe mir erlaubt, drei Fachleute auf diesem Gebiete anzufragen, wie sie sich zur gesetzlichen Fixierung dieser 0,8-Promille-Grenze einstellen. Professor Battegay von der Psychiatrischen Klinik in Basel schreibt, dass bereits bei 0,3 Promille Blutalkoholgehalt das Erfassen der ständig wechselnden Verkehrslage, das Schätzen der Distanz, die feine Abstufung bei Richtungsänderungen und die weiche Betägigung der Bremsen beeinträchtigt seien. Bei 0,5 Promille kann es zu Aufmerksamkeitsstörungen, Uebersehen von Verkehrssignalen, Koordinationsstörungen und Fehlbeurteilungen der Gesamtsituation kommen. Bei 0,7 Promille treten Gleichgewichtsstörungen und leichterer Nastagnus (Augenzittern) auf, die Umstellungszeit und das Sehvermögen werden beeinträchtigt. Die optische Reaktionszeit ist verlangsamt und dementsprechend die Tiefeneinstellung gestört. Durch eine Beeinträchtigung der Dunkeleinstellung ist das Nachtsehen herabgesetzt. Professor Battegay schreibt weiter, wenn die Experten für das Bundesgerichtsgutachten von 1964, auf das sich dann die Praxis gestützt hat, die 0,8-Promille-Grenze empfahlen, so geschah dies nicht, weil sie glaubten, dass bei niedrigeren Promillezahlen keine Störungen eintreten würden. Sie schlugen den Grenzwert von 0,8 Promille lediglich deshalb vor, weil damals der Vorschlag eines niedrigeren kritischen Blutalkoholgehaltes wohl nicht durchgekommen wäre. Professor Battegay wehrt sich gegen die Verankerung des veralteten Promillesatzes im Gesetz.
In gleicher Weise äussert sich Professor Läuppi von der Gerichtsmedizinischen Klinik in Bern, einer der Gutachter vom Jahre 1964 zusammen mit Professor Kielholz. Er schreibt mir: «Nach meiner Meinung sollte vermieden werden, dass Interpretationsfragen über tolerable Blutalkoholwerte in einem Gesetz verankert werden.» Er betont weiter, dass diese 0,8 Promille nichts anderes gewesen seien als eine Kompromissformel der Gutachter, weil sie eben nicht erwarten konnten, dass man mit dem Grenzwert in der Praxis weiter hinuntergegangen wäre. «Schon lange vor der Abfassung unseres Gutachtens hat die Weltgesundheitsorganisation auf wissenschaftlich fundierter Grundlage eine generelle Toleranzgrenze von 0,5 Promille vorgeschlagen. Technisch mögliche Fahrgeschwindigkei-

ten, Verkehrsdichte und Inhomogenität des Strassenverkehrs stellen zunehmend höhere Anforderungen an die Verkehrsteilnehmer und sprechen für eine Reduktion vermeidbarer Gefährdungsfaktoren, also auch für eine Senkung der Alkoholtoleranzgrenze.» Auch er spricht sich für eine möglichst flexible Handhabung dieser Grenzwerte aus und wendet sich dagegen, dass man sie ins Gesetz aufnimmt.

Gleich äussert sich der zweite Begutachter des Jahres 1964, Professor Kielholz in Basel. Er weist hin auf die Untersuchungen, die in den letzten Jahren stattgefunden haben, und erklärt, dass die damaligen Alkoholgrenzwerte eigentlich nur einen Kompromissvorschlag dargestellt hätten. Auch er erwartet eine gewisse Flexibilität in der Anwendung dieser Grenzwerte und wendet sich dagegen, dass sie im Gesetz fixiert werden.

Noch eine weitere Frage: Wie sieht denn die Wirklichkeit aus? Die Führerausweisentzüge wegen Angetrunkenheit betrugen 1968 in unserem Lande 6711; 1972 aber waren es 9221; also eine Zunahme von 37 Prozent. Es ist im Grunde genommen unbegreiflich: Jedermann weiss um die Gefährlichkeit des Alkoholgenusses, wenn er sich in den Strassenverkehr, namentlich mit einem motorisierten Fahrzeug, begeben will. Das ist bekannt im ganzen Land, aber der alkoholfreudige Automobilist oder Motorfahrzeuglenker überhaupt kann sich den Trinksitten unseres Landes nicht entgegenstellen, wenn er Auto fahren will. So kommt es denn, dass der St. Galler Gerichtsmediziner, Dr. Patscheider, im Jahre 1972 in einem Bericht geschrieben hat: «Es ist unglaublich, wieviel die Leute trinken, wenn sie Auto fahren. Die Blutalkoholkonzentrationen sind gegenüber früher deutlich angestiegen.» Also: es wird relativ mehr Alkohol genossen als in früheren Jahren. Die Zahl der alkoholbedingten Todesopfer betrug 1966 189, 1972 270, Zunahme also 42,8 Prozent. Angesichts dieser Tatsache schien es mir nicht verantwortbar zu sein, eine längst überholte, von der Wissenschaft heute im Stiche gelassene Kompromissformel in das Gesetz aufzunehmen. Ich möchte noch einmal sagen, es ist eine Grenzformel, von der die seinerzeitigen Begutachter sich heute selber distanzieren. Ich glaube, es ist wichtig, wenn wir das Bundesgericht weiterhin auf diesem Gebiete seines Amtes walten lassen. Ich bin überzeugt, dass dieses richtige Lösungen in Verbindung mit der Wissenschaft finden wird. Ich könnte es nicht verantworten, wenn man hier die Grenze von 0,8 Promille, eine von der Wissenschaft nicht mehr anerkannte Grenze, in ein neues Gesetz einzementieren wollte. Das wäre falsch; ich bin der Ueberzeugung, dass der Alkoholgenuss ein ebenso gefährlicher Faktor im Strassenverkehr ist wie die Geschwindigkeitsexzesse. Die Erfahrungen zeigen doch deutlich, dass wir eher nach einer Herabsetzung der Grenzwerte tendieren sollten.

Ich bitte Sie aus diesen Gründen, den Minderheitsantrag abzulehnen.

M. **Bourgknecht:** Je voudrais appuyer la majorité de la commission. Il y va d'une question de principe qui touche aux rôles propres du législateur et du juge.

Le législateur dit qu'un certain état de fait, envisagé de manière générale, tombe sous le coup de la loi ou non; il dit que cet état de fait entraîne l'application de telle ou telle disposition pénale. Le juge pourvoit aux constatations de fait qui s'imposent et dit si et dans quelle mesure, à son avis, les normes arrêtées par le législateur sont applicables; il fixe les responsabilités respectives engagées et arrête la peine qui peut devoir être appliquée.

Dans le domaine de l'ivresse, il appartient au législateur, en raison de ces critères, de dire qu'il n'est pas permis de conduire en étant pris de boisson, que l'autorité est en droit de procéder à un examen approprié du conducteur pour déceler une éventuelle ivresse, que le conducteur pris de boisson est punissable. En revanche, il appartient au juge de dire, en raison de critères généraux ou spéciaux, si tel conducteur est effectivement pris de boisson et quelles sont les conséquences de cette invresse sur le plan de sa responsabilité civile ou pénale.

Le législateur devrait toujours se garder d'arrêter des critères sujets à fluctuations, notamment lorsqu'ils relèvent plus particulièrement de la science ou de la technique. Aujourd'hui nos tribunaux appliquent systématiquement la norme du 0,8 pour mille qui, malgré certaines critiques qui lui sont adressées en raison de son caractère schématique – notre collègue M. Eggenberger y a fait allusion tout à l'heure – paraît être en définitive, au moins pour l'instant, le plus juste. Demain, des connaissances médicales nouvelles pourraient faire apparaître cette norme comme peu satisfaisante, soit que le taux serait critiqué, en principe, semble-t-il, pour l'abaisser, soit qu'une nouvelle méthode d'analyse, par exemple non fondée sur le critère de l'alcool dans le sang, serait mise au point, qui offrirait plus de sécurité.

Je voudrais me permettre une parenthèse et faire une comparaison avec l'évolution scientifique que l'on a vécue en matière de preuve positive ou négative de la paternité dans le cadre des actions en paternité ou en désaveu, avec tout dernièrement l'abandon de l'expertise sérostatique du professeur Baumann, que le Tribunal fédéral a estimé devoir rejeter au vu de l'évolution des connaissances en la matière. Le changement n'a présenté aucune difficulté: on applique maintenant la jurisprudence du Tribunal fédéral. Si le législateur s'était mêlé, à l'époque, de fixer dans le code civil les conditions auxquelles la paternité devait être admise ou rejetée, nous aurions probablement, aux Chambres fédérales, dû procéder à cinq ou six modifications des dispositions en la matière, au fur et à mesure de l'évolution des connaissances scientifiques. Et ce que nous avons constaté de façon évidente dans ce secteur spécial se vérifiera certainement dans le domaine de l'alcoolémie.

Je considère que l'introduction du taux de 0,8 pour mille dans la loi devient une sorte de carcan pour le juge. Ne court-on pas le risque, on l'a aussi évoqué tout à l'heure, que le juge hésite finalement à admettre une ivresse à charge du conducteur lorsque le taux de 0,8 ne serait pas atteint, quand bien même il peut se justifier de retenir une ivresse dans un tel cas, ainsi que le Tribunal fédéral l'a relevé dans son arrêt Gillioz. Le Tribunal fédéral a dit, en effet, qu'une alcoolémie inférieure à 0,8 pour mille peut entraîner une condamnation lorsque, jointe à d'autres circonstances, maladie, surmenage, intolérance à l'alcool, comportement anormal dans la circulation, etc., elle a provoqué chez le conducteur les mêmes réactions que celles liées habituellement à une alcoolémie de 0,8 pour mille.

Comment le juge appliquera-t-il la loi sur la circulation routière s'il est en présence d'un texte rigide, d'une part, et s'il a connaissance de méthodes d'analyses nouvelles qui contredisent la loi, d'autre part? Le juge devrait finalement violer la loi pour se montrer juste, ce qui serait un comble.

Ces considérations me paraissent justifier le rejet de la proposition de la minorité de la commission. La comparaison faite par notre collègue Dillier avec la vitesse ne me paraît, en l'occurrence, pas pertinente. Les propositions du Conseil fédéral échappent à certaines des critiques que j'ai formulées, en particulier sous l'angle de la rapidité de l'adaptation des normes contenues dans la loi ou les ordonnances aux découvertes scientifiques. Elle doit néanmoins être abandonnée parce qu'une telle compétence ne relève pas, pour les raisons de principe déjà évoquées, de l'autorité exécutive, en faveur de qui une délégation de la part du pouvoir législatif me semble exclue, dès lors que la compétence de ce pouvoir est elle-même contestée en faveur des tribunaux.

Je suis d'avis que la sécurité du droit n'a rien à gagner à l'insertion du critère que l'on voudrait introduire dans la loi, pas plus, d'ailleurs, que l'application uniforme de la loi en Suisse; la jurisprudence du Tribunal fédéral a fait

école et tous les tribunaux l'appliquent aujourd'hui. Il me paraît indispensable de laisser au Tribunal fédéral et aux autres tribunaux, mais en principe quand même au Tribunal fédéral, le soin de poursuivre les expériences qui sont faites en matière d'ivresse et qui ont trouvé un début d'application par cette jurisprudence de 1964, et de ne pas vouloir aujourd'hui fixer dans la loi des critères qui sont contestés et qui pourraient finalement nuire à l'évolution qui se fait jour dans le domaine de l'ivresse au volant. C'est pourquoi je vous propose de suivre la majorité de la commission.

Luder: Ich habe mich zur Minderheit geschlagen. Ich möchte Ihnen ganz kurz sagen, warum. Vorerst noch eine Vorbemerkung:

Es geht der Minderheit nicht darum, die 0,8-Promille-Grenze zahlenmässig auf ewige Zeiten zu verankern und einzuzementieren, sondern es geht darum, ob man aus der Gerichtspraxis ins positive Recht hinüberwechseln will. Das scheint mir nicht so abwegig und sonderbar zu sein. Es ist schon oft so gewesen, dass vorerst die Gerichtspraxis den Spiel- oder Interpretationsraum im Gesetz auszufüllen hatte, dass aber dann, wenn sich die Praxis konsolidierte, der Schritt ins positive Recht gewagt wurde. Der Vergleich mit dem leichtsinnigen Konkurs, den der Herr Kommissionspräsident angestellt hat, scheint mir nicht ganz stichhaltig zu sein. Es wäre schön, wenn man den Leichtsinn als Begriff mit Promillen messen könnte, allerhand Schwierigkeiten im Laufe der Jahre hätten sich vermeiden lassen. – Tatsache ist, dass mit der Festlegung des Bundesgerichtes im Jahre 1964 aus einer Art Beweismittel ein Tatbestandsmerkmal geworden ist, das, wenn man das will, nun tatsächlich im positiven Recht seinen Platz finden könnte und finden dürfte. Ich finde trotzdem, dass auch der Strassenbenützer den Anspruch hat, bei einer immerhin wichtigen Frage zu wissen, in welchem Rechtssatz dieses Tatbestandsmerkmal steht, welche Normen zur Verfügung stehen und welche Folgen ihm drohen.

Noch ein weiteres. Wir wissen, dass wir etwa 50 Millionen ausländische Fahrzeuge pro Jahr in der Schweiz haben. Es schiene mir auch den Ausländern gegenüber richtig, im Gesetz verankert zu haben, was gilt. Gerade aus diesem Grunde hat auch die europäische Verkehrsminister-Konferenz eine Resolution angenommen, übrigens unter Teilnahme und Zustimmung der Schweiz, die fordert, dass die Promillegrenzen im Gesetz verankert werden. Es ist eben doch eine Frage der Rechtssicherheit. Ich möchte aber nochmals betonen, es geht der Minderheit nicht darum, die 0,8-Promille-Grenze einzuzementieren. Herr Eggenberger hat uns gesagt, dass die Wissenschaft heute daran zweifle, aber das Bundesgericht ist noch nicht dazugekommen, von dieser wissenschaftlichen Entwicklung Kenntnis zu nehmen. Selbst wenn das der Fall wäre, würde ich trotzdem für die Verankerung im positiven Recht einstehen, aber mit einer anderen Promillegrenze. Das ist der Grund, weshalb ich dem Minderheitsantrag zustimme.

Bundesrat **Furgler:** Ich bin für diese reichhaltige Diskussion dankbar. Wir haben in der Kommission festgestellt, dass Einmütigkeit im entscheidenden Punkt besteht, nämlich alles daran zu setzen, um die von Herrn Eggenberger erwähnten Zahlen zu korrigieren. Es ist tatsächlich unerträglich, feststellen zu müssen, dass von Jahr zu Jahr nicht nur die Führerausweisentzüge wegen Fahrens im angetrunkenen Zustand zunehmen, sondern auch die Unfälle. Hier ist nun ein Argument beizutragen, das in unserer Lagebeurteilung eine Rolle spielte, als man sich entschloss, die Aufnahme der Grenze in die positive Norm zu empfehlen, wobei wir im Gegensatz zur Minderheit diese Grenze nicht im Gesetz fixieren wollten, sondern in der Verordnung. Ich denke an das von Ihnen zu gewichtende Element der Präventivwirkung. Wir dachten, wenn jeder einzelne durch die Fixierung in einer positiv-rechtlichen Norm mit X-Promille daran erinnert werde, dass beim Erreichen dieses Pegelstandes unweigerlich eine Strafe folgt, dass das doch eine grosse Zahl Mitmenschen davon abhalten würde, fehlbar zu werden. Ich muss aber zugeben, dass die Argumentation des Herrn Kommissionspräsidenten und der Herren, die die Mehrheit vertreten haben, eher gegen die Annahme spricht, dass allein schon die Erwähnung eines Grenzwertes diese Präventivwirkung hätte, die wir wollen. Ich mache also keine «cause célèbre» daraus. Wir wissen, dass das Bundesgericht früher oder später von diesen 0,8 Promille weggeht. Wir hätten unsererseits in der Verordnung – Sie haben Anspruch darauf, das zu wissen – die 0,8 Promille jetzt schon aufgenommen. Wir lassen aber schon in der Botschaft deutlich erkennen, dass wir in Kenntnis dieser medizinischen Betrachtungsweise – ich hatte auch Gelegenheit, mich in einer Kommissionssitzung mit Herrn Professor Kienholz darüber zu unterhalten – in vermutlich naher Zukunft von diesen 0,8 Promille in Richtung weniger eine Aenderung der Verordnung angestrebt hätten. Weil diese Veränderung der Situation auch zur Veränderung der positiv-rechtlichen Norm führen würde, fiel für uns die Aufnahme ins Gesetz als nicht wünschbar zum vorneherein aus Abschied und Traktanden; wir hätten die Verordnung, die leicht revidierbar ist, vorgezogen.

Ich stelle also fest, in der Tendenz den Alkoholmissbrauch zu bekämpfen, sind wir alle einig. Wir müssen vielleicht auch wieder im Informationsdienst zu diesem Thema aktiver werden. Wer fährt, trinkt nicht und wer trinkt, fährt nicht. Man muss, ich möchte fast sagen, immer erneut auf diese grosse Gefahr der heutigen Gesellschaft hinweisen. Und wir hätten nun, wie das in unserem Antrag enthalten ist, diesen Grundsatz konkretisiert mit Bezug auf den Grenzwert. Wenn Sie es nicht wollen und bei der heutigen Norm verbleiben, dann ändert sich für uns alle in der Zielsetzung, die diesem Artikel innewohnen soll, nichts. Ich legte nur Wert darauf, Ihnen die Argumente noch einmal kurz in Erinnerung zu rufen, weshalb wir mit Blick auf die Präventivwirkung etwas erhofft hätten, wenn wir eine Verordnung mit Grenzwert hätten machen können.

Präsident: In der Abstimmung, die wir nun vornehmen wollen, stehen sich drei Anträge gegenüber. Ich schlage Ihnen vor, dass wir in der Eventualabstimmung die Fassung des Bundesrates der Fassung der Minderheit gegenüberstellen, in der Hauptabstimmung das Resultat der Eventualabstimmung dem Streichungsantrag der Kommissionsmehrheit.

Abstimmung – Vote

Eventuell – Eventuellement:

Für den Antrag des Bundesrates	22 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit (0,8 ‰)	15 Stimmen

Definitiv – Définitivement:

Für den Antrag der Mehrheit	28 Stimmen
Für den Antrag des Bundesrates	7 Stimmen

Präsident: Damit ist bei Artikel 55 Absatz 1 gestrichen.

Munz, Berichterstatter. Zu Absatz 4: Mit der Streichung von Absatz 1 im bundesrätlichen Projekt zu diesem Artikel 55 haben Sie gleichzeitig zum Ausdruck gebracht, dass diese Bestimmung mit ihrem bisherigen Wortlaut im Gesetz beibehalten werden soll. Das hat zu bedeuten, dass im letzten Absatz die Anfügungen wieder anzubringen sind, die in der Fahne als Mehrheitsantrag figurieren. Das ist nicht eine Neuerung, sondern nur die Wiederherstellung des jetzigen Textes im geltenden Absatz 3 des Gesetzes. Diese Ergänzung ist natürlich notwendig, wenn Sie die Kompetenz der Justiz für diese Festlegung der kritischen Grenzwerte beibehalten haben. Es muss hier zum Ausdruck gebracht werden, dass es Sache der rechtsan-

wendenden Behörde ist, das zu tun. Darin liegt nämlich indirekt diese Kompetenzbegründung.

Angenommen – Adopté

Art. 56

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Munz, Berichterstatter: Artikel 56 behandelt die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Chauffeure. Gegenüber der geltenden Fassung wird in Absatz 1 des Entwurfes vorgesehen, dass die Regelung der Ferien und die Berücksichtigung der Gesamtarbeitsverträge bei der Ordnung der Arbeits- und Ruhezeit für berufsmässige Chauffeure fallengelassen werde. Die Botschaft enthält auf den Seiten 21 und 22 eine umfassende Begründung, auf die ich verweisen kann.
Ein Wort ist noch am Platze zu Absatz 2 Buchstabe a. Es wird hier die Kompetenz des Bundesrates verankert, die sogenannte Chauffeurverordnung auch auf Fahrten mit schweizerischen Motorfahrzeugen im Ausland, als anwendbar zu erklären. Der Bundesrat hat diese Kompetenz zwar bis jetzt schon in Anspruch genommen und ausgeschöpft. Ich verweise auf Artikel 4 der Chauffeurverordnung. Aber immer wenn im Gesetz nicht eine ausdrückliche Kompetenzdelegation enthalten ist, kommt in der schweizerischen Juristenwelt ein spitzfindiger Kopf auf die Idee, die Kompetenz sei nicht gegeben und sie wird dann auch bestritten. Um auch in diesem Falle derartigen Kontroversen den Atem zu nehmen, ist es zweckmässig, die Ergänzung im Gesetz vorzunehmen.

Angenommen – Adopté

Art. 57 Abs. 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 57 al. 4

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Munz, Berichterstatter: In Artikel 57 ist ein neuer Absatz 4 vorgeschlagen. Der Wortlaut dieser Bestimmung spricht für sich selbst. Ich kann mich jeden Kommentars enthalten.

Angenommen – Adopté

Art. 59 Abs. 3

Antrag der Kommission

Streichen

Art. 59 al. 3

Proposition de la commission

Biffer

Munz, Berichterstatter: In Artikel 59 – das ist einer jener Artikel, den die Kommission neu in die Revision einbezogen hat – wird die Streichung von Absatz 3 vorgeschlagen und damit die Aufhebung der Haftungseinschränkung des Halters bei sogenannten Gefälligkeitsfahrten. Diese Neuerung ist zeitgemäss. Es ist widersinnig, mit einer solchen Bestimmung dahin zu wirken, dass z. B. jeder mit seinem eigenen Wagen zur Arbeit fährt, trotzdem ohne Schwierigkeit mehrere aus dem gleichen Wohnblock im gleichen Wagen zur Arbeit fahren könnten. Die Versicherungsgesellschaften sind mit der Streichung zwar nicht in allen Teilen einverstanden. Sie sind der Meinung, dass die Haftungsbeschränkung bei unentgeltlicher Ueberlassung des Fahrzeuges an einen Dritten beibehalten werden soll. In diesen Fällen aber wird, wenn der Dritte als Lenker an einem Unfall beteiligt ist, eine Reduktion oder gar ein Ausschluss der Haftung aus Artikel 59 Absatz 1 und 2 in Frage kommen, es sei denn, er sei völlig schuldlos. In diesem Falle aber wird aller Regel nach ein anderer Halter einzustehen haben. Es ist denkbar, dass die Streichung dieser Bestimmung eine gewisse Erhöhung der Haftpflichtprämien bewirkt. Es ist aber nicht sicher. Die UDK hat gegenüber der Kommission und gegenüber der Verwaltung von 1 bis 3 Prozent Erhöhung gesprochen. Aber auch wenn das richtig wäre, so wäre dieser Gesichtspunkt für uns nicht entscheidend. Es geht darum, die Haftungsregelung so zu gestalten, dass der Geschädigte nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen korrekt entschädigt werden kann.

Angenommen – Adopté

Art. 60, Art. 61 Abs. 1 und 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 60, art. 61 al. 1 et 3

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Munz, Berichterstatter: Die Neufassung von Artikel 60 Absatz 1 und die Streichung von Artikel 60 Absatz 3 sind zusammen mit Artikel 61 Absatz 3 zu betrachten. Der Zweck der Revision dieser Bestimmungen liegt darin, die Solidarhaftung mehrerer Ersatzpflichtiger uneingeschränkt zur Geltung zu bringen. Nach dem geltenden Recht ist das externe Solidarschuldverhältnis durchbrochen durch die Bestimmung von Artikel 60 Absatz 3. Danach kann einer, der nur aus Verschulden haftet, zum Beispiel ein Radfahrer, nur für seinen Anteil an einem Gesamtschaden belangt werden. Es wäre also nicht möglich, die Versicherung des Radfahrers für den ganzen Schaden zu belangen und es dann ihr zu überlassen, den internen Regress zu organisieren. Das ist eine Schlechterstellung des Geschädigten. Das will man jetzt eliminieren. Es sollen alle Schädiger im externen Verhältnis solidarisch haften. Die interne Aufteilung wird davon natürlich nicht berührt und damit nicht präjudiziert.
Wie in der Botschaft auf Seite 25 zutreffend ausgeführt wird, stellt die jetzige Regelung einen einmaligen Einbruch in den generellen Grundsatz der Solidarität im Haftpflichtrecht dar. Die Korrektur ist aus dogmatischen und praktischen Ueberlegungen geboten. Ich bitte Sie deshalb, zuzustimmen zur Neufassung sowohl von Artikel 60 Absatz 1 wie Artikel 61 Absatz 3 sowie zur Streichung von Artikel 60 Absatz 3. Diese drei Bestimmungen hangen materiell vollständig miteinander zusammen.
Zu Artikel 60 Absatz 2 und Artikel 61 Absatz 1: Dieser Revisionsvorschlag gehört materiell mit Artikel 61 Absatz 1 zusammen. Diese Bestimmungen handeln von der Aufteilung der Ersatzpflicht unter mehreren Verantwortlichen. Für die Motorfahrzeughalter wird neu das Verschulden als Bemessungsgrundlage für diese Aufteilung in den Vordergrund gestellt. Damit wird der tatsächlichen Rechtsanwendung besser Rechnung getragen als mit der jetzigen Formulierung dieser Bestimmungen. Ich verweise im übrigen auf die Seiten 26 und 27 der Botschaft. Ich bitte Sie, der Neufassung von Artikel 60 Absatz 2 und Artikel 61 Absatz 1 zuzustimmen.

Angenommen – Adopté

Art. 63 Abs. 3 Buchst. b

Antrag der Kommission

b. Ansprüche aus Sachschäden des Ehegatten des Halters, seiner Verwandten in auf- und absteigender Linie sowie

seiner mit ihm in gemeinsamem Haushalt lebenden Geschwister;

Art. 63 al. 3 let. b

Proposition de la commission

b. Les prétentions du conjoint du détenteur, de ses ascendants ou descendants, ainsi que de ses frères et sœurs vivant en ménage commun avec lui; pour les dommages matériels qu'ils ont subis;

Munz, Berichterstatter: Hier schlagen wir Ihnen etwas ganz anderes vor, als im Projekt des Bundesrates enthalten ist. Das Projekt des Bundesrates hat sich auf eine redaktionelle Klärung beschränkt. Man hat anstatt von Blutsverwandten nur noch von Verwandten gesprochen. Das stand im Zusammenhang mit der Neuerung im Adoptionsrecht. Die Kommission schlägt hier aber eine grundlegende Ausdehnung der Versicherungspflicht des haftpflichtigen Motorfahrzeugführers vor.

Ich habe gestern schon erwähnt und will es auch heute nicht verhehlen: Diese ganze Geschichte geht auf ein Postulat unseres Herrn Kollegen Bodenmann zurück, und ich möchte ihm nicht etwa als Kommissionssprecher die Rosinen aus dem Kuchen picken. Er hat das Verdienst dafür, dass diese Sache aufgenommen worden ist. Er wird sich dazu bestimmt noch persönlich mit einigen Worten äussern. Ich möchte hier vorweg festhalten, dass der Artikel 63 nicht etwa von der Haftung des Halters handelt. Das ist klar zu unterscheiden. Es gibt die Frage der Haftung und die Frage der Versicherung. In unserem an Versicherungen so reichen Lande ist man sich daran gewöhnt, dass alles und jedes versichert ist, so dass man häufig Haftung und Versicherung miteinander verwechselt. Man hat vergessen, dass einer auch noch haftpflichtig sein kann und mit seinem eigenen Portemonnaie zur Kasse gebeten werden kann, wenn keine Versicherung besteht. Aber es ist trotzdem so, und daran wieder einmal zu erinnern, schien mir hier immerhin notwendig, um die Konfusion nicht zu gross werden zu lassen.

Die Neuerung, welche die Kommission Ihnen vorschlägt, bedeutet, dass inskünftig von der Haftpflichtversicherung des Halters nicht mehr ausgeschlossen werden können die Ansprüche der näheren Familienangehörigen des Halters für Personenschäden. Nach dem jetzigen Rechtszustand besteht in der Regel keine Deckung aus der Haftpflichtpolice. Wenn zum Beispiel die Ehefrau oder die Kinder mitgeführt werden und der Halter, der Familienvater, selbst einen Unfall schuldhaft verursacht, dann ist für diese Familienangehörigen, die schwer betroffen sein können, keine versicherungsmässige Deckung vorhanden, es sei denn, es bestehe entweder für das Fahrzeug eine sogenannte Insassenpolice oder der Familienvater hätte für seine Familie persönliche Unfallpolicen abgeschlossen, die dieses Risiko decken, oder das eine oder das andere dieser Familienangehörigen geniesse Versicherungsschutz bei der SUVA. Das sind die Möglichkeiten. Aber aus der Haftpflichtpolice besteht in der Regel der Schutz nicht, weil eben diese Risikodeckung gemäss jetzigem Recht aus der Haftpflichtversicherung ausgeschlossen werden kann. Hier besteht zweifellos eine gewisse Lücke. Es kommt immer wieder vor, dass das Fehlen der Versicherungsdeckung aus der Haftpflichtpolice übersehen wird, bis ein Schaden eingetreten ist. Sozialpolitisch ist diese Ausdehnung der Versicherungspflicht am Platze. Dass sie zu einer gewissen Erhöhung der Haftpflichtprämien führen wird, muss gesagt sein. Das darf man nicht verschweigen für den Fall, dass dann wieder um die nächste Erhöhung der Versicherungsprämien gestritten wird. Die UDK hat in einem Bericht an die Verwaltung von einer wesentlichen Erhöhung der Prämien gesprochen, die bis zu 15 Prozent gehen könne. Sie räumt aber ein, dass darüber noch zu wenig Abklärungen vorliegen, als dass verbindlich ausgesagt werden könnte.

Zu den Einwänden, die in einem Brief der UDK vom 12. März an alle Ratsmitglieder enthalten sind, konnte die Kommission nicht mehr Stellung nehmen. Es ist zu bedauern, dass in einem ersten Bericht der UDK an die Polizeiabteilung vom 7. Februar diese Einwände nur sehr summarisch und gedrängt vorgebracht worden sind. Ich werde eventuell nach der weiteren Diskussion noch darauf zurückkommen.

Ich möchte noch beifügen, dass ich nach der letzten Stizung der Kommission Gelegenheit hatte, mit Herrn Professor Hug, dem Präsidenten einer grossen Expertenkommission für die ganze Reorganisation der Haftpflichtrechtsfragen mit den Versicherungsgesellschaften, über diese Frage zu sprechen. Und er hat sich mir gegenüber spontan positiv ausgesprochen. Er begrüsst diese Neuerung. Ich habe mit Befriedigung festgestellt, dass auch aus einem Brief des TCS, den wir kürzlich noch erhalten haben, die gleiche Grundeinstellung herausgelesen werden kann. Ich schliesse meine Bemerkungen einstweilen mit dem Hinweis, dass die Inkraftsetzung dieser neuen Bestimmung einen gewissen Aufschub erfordert. Die bestehenden Versicherungsverträge, zum Beispiel die Insassenpolicen usw., müssen nämlich auslaufen können, müssen aufgehoben werden können, man muss auch die Haftpflichtpolicen anpassen usw.; das erfordert einen gewissen Aufschub. Diese Frage wird der Bundesrat mit der UDK zu klären haben. Es ist ja Sache des Bundesrates, über die Inkraftsetzung der revidierten Bestimmungen zu befinden. Die Inkraftsetzung kann ohne weiteres stufenweise erfolgen.

Bodenmann: Wie der Kommissionspräsident bereits darlegte, hat der Einbezug der Ansprüche der mitfahrenden Familienangehörigen in die obligatorische Versicherung die Opposition der Versicherungsgesellschaften hervorgerufen. Demgegenüber wird die Abänderung, wie der Herr Kommissionspräsident bereits erwähnte, durch den grössten schweizerischen Automobilverband befürwortet und unterstützt. Ich meinerseits möchte Ihnen einige zusätzliche Erwägungen zu dieser beantragten Abänderung darlegen.

Der Herr Kommissionspräsident hat bereits darauf hingewiesen, dass an den Haftpflichtgrundsätzen nichts geändert wird. Die Versicherung hat nur dann zu zahlen, wenn eine gesetzliche Verpflichtung auf Schadenersatzleistung besteht. Es geht bei dieser Abänderung um die Gleichstellung der mitfahrenden Familienmitglieder mit den Begleitpersonen, die mit dem Halter nicht verwandt sind. Nach der heutigen Regelung hat zum Beispiel die mitfahrende Freundin vollen Versicherungsschutz, während die angetraute Frau kein Forderungsrecht hat. Eine weitere Ungereimtheit: Ist der Halter eine juristische Person, zum Beispiel ein Malermeister, der sein Geschäft in Form einer Aktiengesellschaft betreibt, so hat er selber und seine mitfahrende Familie volle Versicherungsdeckung ohne Bezahlung einer Mehrprämie, und zwar mit der einfachen Begründung, weil juristische Personen keine Verwandten haben können. Es handelt sich hier um eine Versicherungslücke, deren Schliessung mit der «Kann»-Vorschrift des bisherigen Artikels 63 SVG in das Ermessen der Versicherungsgesellschaften gestellt worden war. Wohl etwas antiquiert, um nicht einen andern Ausdruck zu gebrauchen, ist die Auffassung der UDK, dass die Schlechterstellung der Familienangehörigen einem gesunden Rechts- und Volksempfinden entspreche, weil die Familie eine Einheit sei und die Selbstvorsorge innerhalb der Familie generell getroffen werden müsse. Nach Auffassung der Gesellschaften ist bekanntlich die beste Familienvorsorge eine gute Versicherung. Warum nun dies bei der Motorhaftpflicht nicht gelten soll, ist nicht verständlich. Dass hier eine Versicherungslücke besteht, haben die Versicherungsgesellschaften auch selbst erkannt. Sie offerieren und empfehlen gegen Bezahlung einer Mehrprämie ja die kombinierte Haftpflicht- und Insassenversicherungspolice. Wie bereits dargelegt, wird an der Haftpflicht nichts geändert. Es wird nur das Versicherungsobligatorium erweitert. Motorhaftpflicht ist Kausalhaftung, eine Haftung, die ihren Grund in der Ge-

fährdung hat, die mit dem Betrieb des Motorfahrzeuges verbunden ist. Ersatz ist geschuldet und wird geleistet, weil der Betrieb des Fahrzeuges primäre Schadensursache ist. Ein fehlerhaftes Verhalten eines Familienmitgliedes tritt bei diesem Haftungsgrundsatz in den Hintergrund. Die Befürchtung der UDK, dass mit Einbezug der Familie in die Versicherungsdeckung Streit in die Familie getragen wird, scheint mir nicht begründet zu sein. Die geschädigten Familienangehörigen haben, wie die nicht verwandten Begleitpersonen, ein direktes Forderungsrecht gegenüber der Versicherung. Die polizeilichen und gerichtlichen Tatbestandsaufnahmen haben heute ein beachtliches Niveau, so dass der Schaden durch den Versicherer in gleicher Weise festgestellt werden kann wie bei Fällen, in denen keine Familienmitglieder beteiligt oder betroffen sind. Es wird deshalb in der Familie zu keinen prozessualen Auseinandersetzungen kommen.

Der weitere Einwand, dass die Familienmitglieder bereits durch SUVA, betriebliche Vorsorge und IV gegen die Folgen von Autounfällen genügend versichert seien, ist nicht stichhaltig. Gerade die Familie, die Gattin, die Mutter und die nicht im Erwerbsleben stehenden Kinder, also die regelmässigen Mitfahrer, haben diesen Versicherungsschutz nur sehr ungenügend. Wenn dieses Argument zudem stichhaltig wäre, dann könnte mit den gleichen Ueberlegungen auf das Versicherungsobligatorium für alle Mitfahrer verzichtet werden.

Weil an den Haftpflichtgrundsätzen nichts geändert wird, wird der Halter als Lenker oder als Mitfahrer bei einem Selbstunfall für den eigenen Schaden keine Versicherungsdeckung haben. Dies kann und soll nicht geändert werden, weil derjenige, der mit dem Besitz und mit dem Betrieb des Fahrzeuges die Gefährdung verursacht, in der Selbstverantwortung steht. Er kann vom Gesetz nicht Schutz für sich selber verlangen. Dieses Risiko kann und soll er durch eine Unfallversicherungspolice decken, womit ja auch gesagt ist, dass den Versicherern das Insassennebengeschäft doch nicht ganz verloren geht.

Noch ein Wort zu der von der UDK in Aussicht gestellten Prämienerhöhung. Die neue Prämie wird sicher weniger hoch sein als die Prämie für die kombinierte Haftpflicht- und Insassenversicherung. Da die Versicherungsdeckung auf den engsten Familienkreis ausgedehnt wird, ist nicht damit zu rechnen, dass einer so begründeten Prämienerhöhung Widerstand erwachsen wird. Ich bin daher der Meinung, dass die vorgeschlagene Aenderung notwendig ist, und ich ersuche Sie, dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Jauslin: Ich beantrage Ihnen, diesen Zusatzantrag der Kommission abzulehnen und der Fassung des Bundesrates zuzustimmen. Die Aenderung, die vorgeschlagen wird, scheint zwar sehr sympathisch. Praktisch müssen damit obligatorisch alle Insassen versichert sein, oder anders ausgedrückt: Mit der vorgeschriebenen Versicherung – eigentlich zwar eine Haftpflichtversicherung – sind alle, welche in einem Wagen fahren, versichert: Entweder zahlt der Halter oder die Haftpflichtversicherung des Schuldigen. Man ist also damit gegen die Unfallfolgen versichert, was etwa einer Unfallversicherung entspricht.

Wenn aber schon, warum ist dann der Halter nicht versichert? Warum denn ist der Fahrer auch versichert, wenn er nicht gleichzeitig der Halter ist, der Halter aber nicht, wenn er gleichzeitig Fahrer ist? Natürlich deswegen, weil es eigentlich eine Haftpflichtversicherung ist und weil wir im Gesetz ja nur verlangen wollen, dass der andere, der Betroffene, jedenfalls zu seinem Geld kommt. Der Halter kann, wenigstens finanziell, sich selbst gegenüber nicht haftbar gemacht werden. Also ist es doch keine Unfallversicherung.

Aber wieso sind dann die Familienmitglieder obligatorisch in diese Versicherung eingeschlossen? Warum sollen hier und nur hier bei der Motorfahrzeughaftpflicht ausnahmsweise auch die Familienangehörigen durch die Versicherung gedeckt werden müssen? In jedem Fall, wenn einem Kind oder der Ehefrau etwas passiert, muss der sogenannte Ernährer, das Familienoberhaupt, der Vater oder wie er genannt wird, bezahlen, und zwar ganz unbekümmert darum, ob der Unfall beim Skifahren, Velofahren, Spielen, Gehen oder Stehen passiert. Es wird jemand innerhalb der Familie diese Kosten übernehmen müssen, sofern nicht die Schuld eben jemand anderem zugeschoben werden kann.

Beim Automobil will man wieder eine Ausnahme machen. Man verlangt von einem Hausbesitzer, von einem Betriebsinhaber, von jedem, dass er die Haftung für andere versichert, aber man hat dort die gleiche Regelung wie bisher im Motorfahrzeuggesetz. Für den Autobesitzer dagegen soll die Allgemeinheit der Autofahrer und das Gesetz besorgt sein. Er, der Autobesitzer soll nur das obligatorisch Verlangte einhalten müssen, ja nicht mehr, das will man ihm ja immer beibringen. Im Militär versuchte man früher die These durchzusetzen, dass ein Unfall nicht passiere, sondern verursacht werde. Aber wir sind offenbar der Auffassung, dass doch nicht der Automobilist am Unfall schuld sei, sondern die Verkettung unglücklicher Umstände, schlechte Strassenverhältnisse, falsche Signalisation und dann natürlich das unmögliche Verhalten der andern Strassenbenützer! Das sind etwa die Gründe für die Schuld an Unfällen, wie sie die Zeitung angibt.

Diese Mentalität unterstützt man nun einfach, wenn man diesem Antrag zustimmt. Man will nun den Autobesitzer davon entlasten, dass er im Falle eines von ihm selbst verschuldeten Unfalls für die Kosten innerhalb seiner Familie aufkommen muss. Alle, auch wenn sie keine Angehörigen haben oder wenn sie die Angehörigen bereits versichert haben, alle sollen obligatorisch für diejenigen aufkommen, die «vergessen» haben, dass sie notfalls für ihre Familienangehörigen zahlen müssen oder haftbar sein können. Das Bild der Familie wird nach diesen Vorstellungen ohnehin etwas seltsam dargestellt. Wenn Sie etwa den TCS-Brief lesen, so kommt die Meinung auf, dass der Halter für seine Familie ohnehin nur zahlt, wenn er haftbar ist, offenbar sonst nicht. Denn es steht da: «Im Gegensatz zur Ausschlussmöglichkeit der Versicherung besteht keine solche für den Haftpflichtigen in bezug auf die Familienmitglieder, denn nach Artikel 58 ff. des SVG haftet der Halter eines Motorfahrzeuges auch wenn die geschädigten Personen zu seiner Familie gehören.» Dies scheint mir selbstverständlich. Normalerweise, wenn irgendein anderer Unfall passiert, muss er ebenfalls bezahlen, vielleicht im Unterschied zum Unfall mit seiner Freundin, wenn diese nicht direkt in einen gemeinsamen Unfall verwickelt ist. Dann steht weiter der Satz: «Der Halter sollte somit die Möglichkeit haben, auch mit einer solchen Versicherung seine Familie vor Unfallfolgen zu schützen.» Das ist geradezu eine Verdrehung der Tatsachen, denn jeder Halter hat die Möglichkeit, seine Angehörigen zu versichern. Er kann sie für alle Unfallfolgen versichern und muss sie vielleicht für alle versichern, wenn er sicher sein will. Er kann sie aber, wie hier angeführt wurde, auch nur für das Autofahren versichern mit einer Insassenversicherung.

Daneben – Herr Kollega Bodenmann hat es schon angeführt – stehen eben heute ohnehin zahlreiche Versicherungen zur Verfügung. Im schon erwähnten Brief der UDK sind erwähnt: betriebliche Personalvorsorge, Krankenkasse, persönliche Unfallversicherung AHV, IV, private Mitfahrerunfallversicherung usw.

Dass die Meinung aufkommen kann, man müsse das Obligatorium auch auf die sogenannte Insassenversicherung ausdehnen, ist wohl auch die Schuld der Versicherungen selbst; denn ihre Formulare sollten so übersichtlich sein, dass besser und einfacher überblickt werden kann, welche Versicherungen nötig, möglich oder obligatorisch sind, damit der Versicherungsnehmer tatsächlich weiss, was nicht gedeckt ist. Da besteht eine Lücke. Dies von der Versicherung zu verlangen, bedarf aber keiner Gesetzesänderung.

Der Bund hat in der SVG und in andern, die Versicherung direkt betreffenden Gesetzen genügend Kompetenzen, um eine klare Darstellung und Uebersicht zu verlangen.
Vielleicht finden Sie, es sei kein Schaden, diese Bestimmung trotzdem aufzunehmen, den Autobesitzer auch für seine Familienpflichten obligatorisch zu versichern, d. h. alle solidarisch für diejenigen bezahlen zu lassen, die Angehörige haben, für sie aufkommen müssen, aber bei einem Autounfall nicht einmal ihrer Haftung entsprechend zahlen wollen. Wer so denkt, trägt aber einfach nochmals zu der gefährlichen, aber weitverbreiteten Mentalität bei, dass der Automobilist ein Sonderfall sei. Es gibt leider unzählige Beispiele für diese Sonderstellung, für die Bevorzugung der Automobilisten.
Ich habe einmal am Radio während einer halben Stunde ein Referat angehört, das natürlich sehr extrem war, aber mit deutscher Gründlichkeit alle diese Sonderstellungen beleuchtete. Die offensichtlichste Sonderstellung muss ich aber doch erwähnen: Sie geht eindrücklich aus den Zahlen der Todesfälle und der Verletzten aus Verkehrsunfällen hervor. Wo sonst werden derartige Zahlen einfach hingenommen? Würde Aehnliches mit der gleichen Regelmässigkeit bei den Bahnen, beim Flugverkehr auftreten, so würden sofort Einstellungen und entscheidende Massnahmen verfügt. Jeder Betrieb müsste eingestellt werden oder sofort mit andern Methoden arbeiten. Denken Sie etwa an den Tunnelbau, an Sicherheitsvorschriften bei Tankanlagen, bei elektrischen Geräten usw. Im Strassenverkehr akzeptieren wir bis in die letzte Konsequenz, dass Unfälle passieren, quasi als notwendiges Uebel, wie Regen, Hitze, Blitzschlag, Hagel und solche Dinge. Wir gehen bewusst dieses Risiko ein und stellen damit den Autofahrer in ein ganz anderes Licht als jemanden der in seinem Beruf z. B. ein sogar kleineres Risiko eingeht und einen Unfall verursacht auf seinem Gebiet.
Nun, eine Notwendigkeit, den Autofahrern die Verpflichtung abzunehmen, im Falle eines Unfalles selbst für seine Familienmitglieder aufzukommen, besteht eigentlich nicht. Der TCS schreibt selbst, dass es sich dabei praktisch um eine Unfallversicherung, also nicht um eine Haftpflichtversicherung handeln würde. Wir sehen schon heute die Begehrlichkeiten, die hinsichtlich Sachschäden durch die obligatorische Haftpflichtversicherung geweckt werden. Jeder Kratzer, jedes Beulchen wird auf Kosten der Versicherung behoben. Ein kleiner Unfall bietet geradezu Gelegenheit, das Auto überholen zu lassen. Mit jedem erweiterten Obligatorium werden weitere Möglichkeiten geschaffen, was wiederum zu höheren Prämien für alle Automobilisten führt. Was das Schreiben des TCS verlangt, ist eine Unfallversicherung, nicht aber eigentlich ein Obligatorium. Diese Unfallversicherung ist jederzeit möglich. Ich habe es angeführt. Das Schreiben der UDK führt da verschiedene sachliche Argumente an, auf die ich gar nicht eintreten will.
Insgesamt ist also die Erweiterung dieses Obligatoriums einfach eine Uebung, die unnötig ist, aber höhere Kosten verursacht und indirekt einmal mehr dem Automobilisten bestätigt, dass er nicht mehr machen muss, als was das Gesetz verlangt; dass er seine vollen Verpflichtungen erfüllt, wenn er nur das macht, was ihm das Gesetz vorschreibt, ganz im Gegensatz zu jedem andern Besitzer; dass er selbst dann, wenn er sich nur auf das Obligatorische versichert, in jedem Falle auch seine Schäden aus fahrlässigem Verhalten, durch die Versicherung gedeckt sind.
Ich möchte Sie also bitten, dem Antrag des Bundesrates auf der Fahne respektive der ursprünglichen Fassung zuzustimmen und diese Erweiterung nicht aufzunehmen.

Bundesrat **Furgler:** Ich durfte Ihnen bereits in einer schriftlichen Vernehmlassung an die Kommission mitteilen, dass wir der Erweiterung, wie sie vom Herrn Kommissionspräsidenten und von Herrn Bodenmann geschildert worden ist, zustimmen. Ich könnte mich der Argumentation, die soeben Herr Ständerat Jauslin dargestellt hat, nicht anschliessen. Ich glaube nicht, dass durch eine solche Ausweitung des Versicherungsschutzes für die Familienangehörigen, vor allem die Ehefrau, eine Versicherungsbegehrungsneurose geweckt wird, wie wir sie da und dort antreffen. Es geht tatsächlich um die Korrektur eines Zustandes, der unbefriedigend ist. Ich verzichte auf Wiederholungen dessen, was Herr Munz und Herr Bodenmann ausgeführt haben.
Es kann nicht bestritten werden, dass heute – Herr Jauslin hat das selbst durchschimmern lassen – gar manche sich nicht bewusst sind, welch grosse Gefahr auf ihrer Familie lastet, und aus diesem gleichen Grund haben sie die Zusatzversicherung, die sie an und für sich hätten abschliessen können, nicht abgeschlossen. Wer je – wie ich früher – in der Praxis als Anwalt oder als Richter oder in einer anderen Weise mit den Folgen von Unfällen zu tun hatte oder hat, der verspürt, welch grosses Leid aus solchen heute noch bestehenden Sach- und Rechtslagen auf die Familienangehörigen einströmen kann. Ich halte es daher für geboten, dass man diese Bereinigung der Rechtslage heute verwirklicht, und ich bin Herrn Bodenmann und der Kommission dankbar, dass sie diese Initiative ergriffen haben. Wir haben sofort mitgearbeitet.
Ich bin auch der Meinung – das sage ich offen und nach Rücksprache mit meinen Fachberatern im versicherungsrechtlichen Gebiet (das Eidgenössische Versicherungsamt ist ja auch Bestandteil des Justiz- und Polizeidepartementes) –, dass die in einem Bericht der UDK erwähnte mögliche Prämienerhöhung von 15 Prozent weit übersetzt wäre. Wir würden diesbezüglich mit grösster Sorgfalt alle nur erwünschten Ueberprüfungen vornehmen. Ich werde sagen weshalb. Ich füge allerdings sofort hinzu, dass die UDK ihrerseits zu Recht sagte, sie hätte noch nicht verbindlich abklären können, auf wie hoch sich eine solche Aenderung der Police dann auch belaufen würde. Aber es wurde doch der Grenzwert von 15 Prozent genannt.
Wenn wir nach den Statistiken in der Motorfahrzeughaftpflichtversicherung feststellen, dass die Personenschäden rund 50 Prozent des Gesamtschadenaufwandes ausmachen, dann wäre bei einer 15prozentigen Erhöhung, dies als Arbeitshypothese, ein Mehr an Mitteln von 30 Prozent – eben 15 Prozent mal 2 – des für die Deckung der Personenschäden erforderlichen Prämienanteils vorhanden. Dieser Satz erschiene uns – *prima vista* – sehr reichlich bemessen, wenn man bedenkt, dass ein sehr grosser Teil der Fahrten von Haltern ohne Familienangehörige durchgeführt wird. Das Eidgenössische Versicherungsamt weist noch darauf hin, dass dieser zusätzlichen Belastung bei jenen Personenwagenhaltern, die eine Insassenversicherung abgeschlossen haben, eine mindestens ebenso grosse Entlastung aus dem Wegfall bzw. der Einschränkung der Insassenversicherung gegenüberstehen würde. Die Insassenversicherung würde sich dann im wesentlichen auf eine Lenkerversicherung beschränken, ein Problem, auf das Herr Jauslin zu Recht verwiesen hat.
Ich halte also diese Deckungsausweitung als rechtspolitisch, im Speziellen auch familienpolitisch für durchaus erwünscht, und sie liegt auch versicherungspolitisch, glaube ich, im Interesse sowohl des Versicherungsnehmers wie des Versicherers. Ich ersuche Sie, der Kommission zuzustimmen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	28 Stimmen
Für den Antrag Jauslin	6 Stimmen

Art. 64

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Munz, Berichterstatter: Der Artikel 64 behandelt die Mindestversicherungssummen. Bisher sind die Beträge im Gesetz selbst festgelegt. Neu wird vorgeschlagen, hiefür den Bundesrat als zuständig zu erklären, was sicher zweckmässig ist.
Zu Diskussionen in der Kommission gab Anlass nicht in erster Linie diese Kompetenzfrage, sondern die Frage, ob nicht auf bestimmte Versicherungssummen überhaupt verzichtet und einfach volle Deckung für alle Schäden verlangt werden soll. Wie der Botschaft entnommen werden kann, sind heute rund 90 Prozent der Personenwagen für 1 Million versichert, wovon für die Hälfte eine Police mit unbeschränkter Deckung besteht. Wenn die Kommission darauf verzichtet, heute die unbeschränkte Deckung ganz generell zu beantragen, so weil sie keinen Vorwand für überflüssige Prämienerhöhungen schaffen will und weil nach Auskünften der UDK die Deckungssumme von einer Million bisher stets ausreichend war und auch in nächster Zeit sein dürfte. Wir legen aber Wert darauf, hier festzuhalten, dass die dem Bundesrat eingeräumte Kompetenz ihn auch ermächtigt, die unbegrenzte Deckung vorzuschreiben.

Angenommen – Adopté

Art. 68 Abs. 3
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 68 al. 3
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Munz, Berichterstatter: Hier handelt es sich um eine eher nebensächliche Frage. In der jetzigen Bestimmung ist vorgesehen, dass derjenige, der sein Fahrzeug vorübergehend ausser Betrieb nehmen will, nicht nur die Kontrollschilder zu deponieren habe, sondern auch den Fahrzeugausweis. Das hat sich in der Praxis als zu umständlich erwiesen und wird auch heute schon nicht mehr verlangt, nachdem das Bundesgericht in einem Präjudiz festgehalten hat, dass die Deponierung der Kontrollschilder für sich allein genügend sei. Diesem tatsächlichen Rechtszustand trägt die Revisionsvorlage Rechnung.

Angenommen – Adopté

Art. 70
Antrag der Kommission
Abs. 3 und 4, Ingress
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 4 Buchst. a
Ansprüche aus Sachschäden des Ehegatten des Radfahrers, seiner Verwandten in auf- und absteigender Linie sowie seiner mit ihm in gemeinsamem Haushalt lebenden Geschwister;

Art. 70
Proposition de la commission
Al. 3 et 4, préambule
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 4 lett. a
Les prétentions du conjoint du cycliste, de ses ascendants ou descendants, ainsi que de ses frères et sœurs vivant en ménage commun avec lui, pour les dommages matériels qu'ils ont subis;

Munz, Berichterstatter: In Artikel 70 Absatz 3 wird analog zu Artikel 64 die Zuständigkeit des Bundesrates für die Festlegung der Mindestsummen der Versicherungen für Motorräder fixiert. Absatz 4 Buchstabe a bildet hinsichtlich der Versicherungspflicht das Pendant zu Artikel 63 Absatz 3 Buchstabe b, worüber wir soeben diskutiert haben.

Angenommen – Adopté

Art. 71
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Munz, Berichterstatter: Der Artikel 71 handelt von der Haftung der Unternehmer im Motorfahrzeuggewerbe, also von den Garagebetrieben. Während bisher zwar die Haftung der Garagisten bestand, wenn ein Fahrzeug bei ihnen zur Reparatur oder zum Service abgeliefert war, hatte die Versicherung des Halters für die Deckung einzustehen. Jetzt wird Uebereinstimmung zwischen Haftung und Deckung hergestellt, indem die Versicherung des Unternehmers auch für die Deckung allfälliger Schäden einzustehen hat und die Versicherung des Halters nicht belastet werden kann. Das schützt den Halter davor, dass seine Police mit Malus-Zuschlägen belastet wird für Schäden, die von Angestellten einer Garage verursacht wurden, während das Fahrzeug dem Garagisten überlassen war.

Angenommen – Adopté

Art. 75
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Munz, Berichterstatter: Hier haben wir es nochmals mit einer grundlegenden Revisionsangelegenheit zu tun. Der Artikel behandelt die Haftung für Schäden bei Strolchenfahrten. Während bis jetzt unter bestimmten Voraussetzungen der Bund die Schadendeckung trägt, wird neu vorgesehen, dieses Risiko vom Halter bzw. seinem Versicherer tragen zu lassen, und zwar in konsequenter Ausbildung des Gedankens der Kausalhaftung. Es ist ja grundsätzlich so, dass der Halter für alle Schäden, die aus dem Betrieb seines Fahrzeuges entstehen, ganz unbekümmert darum, ob ihn ein Verschulden trifft oder nicht, einzustehen hat. Das hat bei richtiger Interpretation dieser Kausalhaftung zur Folge, dass auch Schäden gedeckt werden, die dann entstehen, wenn das Fahrzeug ohne den Willen oder gegen den Willen des Eigentümers, des Halters, in Betrieb genommen wird, eben unter anderem auch von Strolchenfahrern.
Die grundsätzlichen Ueberlegungen, welche die Haftung des Halters begründen, sind im übrigen in der Botschaft auf den Seiten 30 und 31 nachzulesen; ich brauche sie nicht alle zu wiederholen. Die Kommission schliesst sich diesen Ueberlegungen an.
Abgesehen von dieser grundsätzlichen Frage der Halterhaftung in Artikel 75 sind einige Worte über das Verhältnis zwischen Artikel 75 und Artikel 76 am Platze, weil sie sehr eng nebeneinander stehen und unter Umständen Diskussionen darüber entstehen könnten, wann die eine und wann die andere Bestimmung anwendbar sei.
Artikel 75 handelt – wie schon gesagt – von den Strolchenfahrten, Artikel 76 dagegen betrifft die Schadendeckung bei unbekannten Schädigern oder von nichtversicherten Fahrzeugen. Obwohl das Marginale zu Artikel 75 «Strolchenfahrten» lautet, werden nicht alle als Strolchenfahrten zu qualifizierenden Tatbestände von dieser Bestimmung erfasst und nach ihr gedeckt. Es ist vielleicht am zweckmässigsten, mit einigen Beispielen zu argumentieren. Fährt jemand mit einem zum Gebrauch entwendeten oder

wirklich gestohlenen Fahrzeug, so ist das eine Strolchenfahrt, und zwar unbekümmert darum, ob das Fahrzeug gelöst und damit versichert ist oder nicht. Verursacht dieser Fahrer einen Unfall und wird er mit dem Fahrzeug oder wenigstens letzteres registriert, so haftet der Halter, sofern das Fahrzeug im Betriebe stand, also mit Nummer versehen, gelöst und damit versichert war. Dann hat eine Haftpflichtversicherung für die Schadendeckung einzustehen. War das Fahrzeug aber eingestellt und die Kontrollschilder deponiert, so deckt der Bund nach Artikel 76 Absatz 2 die Ersatzansprüche, mit der aus Absatz 3 fliessenden Einschränkung. Verursacht dagegen der Strolchenfahrer einen Schaden und entkommt er unerkannt, so kann die Haftung aus Artikel 75 gar nicht spielen, weil ja der Halter auch nicht feststellbar ist. Für die Deckung solcher Schäden kommt wiederum der Bund auf, und zwar gestützt auf Artikel 76 Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 3. Während aber die Haftung aus Artikel 75 nur die Strolchenfahrten und – wie gezeigt – nur einen Teil von ihnen betrifft, ist die Bundesdeckung nicht etwa auf Strolchenfahrten beschränkt; auch ein Halter oder jemand, der mit seiner Einwilligung fährt, kann sich nach einem Unfall der Führerflucht schuldig machen – nicht nur diejenigen, die die Fahrzeuge gestohlen haben; ferner kann auch ein Halter mit einem nichtversicherten Fahrzeug herumfahren und Schaden stiften. Auch diese Fälle fallen unter Artikel 76 und geniessen die Bundesdeckung.
Mit dieser Exemplifikation wollte ich aufzeigen, dass die Haftung nach Artikel 75 bei Strolchenfahrten mit versicherten Fahrzeugen spielt, sofern in einem Schadenfall der Halter eruiert werden kann. Mit Artikel 75 Absatz 3 wird verhindert, dass der aus Strolchenfahrt belangte schuldlose Halter eine Prämienerhöhung auf dem Weg über den Malus erleidet. In der Diskussion um Artikel 75 ist die Kommission auf eine Einzelfrage gestossen. Die Haftung des Halters aus Artikel 75 ist grundsätzlich unbeschränkt, wie auch die Haftung des Halters aus Artikel 58. Die Versicherungsdeckung dagegen – sofern nicht eine Police mit unbeschränkter Deckung besteht – ist eben beschränkt, sei es auf die gesetzlichen Beträge, sei es auf eine Millionendeckung. Wenn auch nicht wahrscheinlich, so doch nicht ganz auszuschliessen ist der Fall, dass ein durch den Strolchenfahrer verursachter Schaden durch die Versicherung nicht voll gedeckt wird und der Halter persönlich noch zahlen muss, obwohl er am ganzen Fall völlig schuldlos war. Das wäre an sich ein unbilliges Ergebnis. Die Kommission gelangte aber zum Schluss, dass diese singuläre Frage nicht gesetzgeberisch zu lösen sei, sondern durch die Schaffung der vollen Deckungspflicht durch die Versicherungen in diesem Sonderfall. Das kann der Bundesrat im Rahmen der ihm übertragenen Kompetenzen und im Gespräch mit den Versicherungsgesellschaften regeln. Soweit zu Artikel 75.

Angenommen – Adopté

Art. 76 Abs. 1–3
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 76 al. 1 à 3
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Munz, Berichterstatter: Das Marginale «Unbekannte oder nicht versicherte Schädiger». Neu in den Absätzen 1 und 2 ist die Deckung des Bundes auch für Sachschäden, die einen gewissen Selbstbehalt übersteigen, während nach geltendem Recht nur Personenschäden gedeckt wurden. Die Kommission hat dieser Ausdehnung der Bundesdekkung auf Sachschäden zugestimmt. Bedenken, die der Kommissionspräsident in der Eintretensdebatte vorgetragen hatte, fanden keine Resonanz, weshalb ich darauf verzichte, sei hier zu wiederholen.

In Absatz 3 wird die Subsidiarität der Bundesdeckung neu formuliert. Am Grundsatz ist festzuhalten. Man darf nicht so weit gehen, dass man den Bund noch in die Reihe der Solidarhaftpflichtigen einreiht, obwohl wir ein Traktat erhalten haben, das ein solches Postulat formuliert hat. Das wäre wirklich eine Uebertreibung. Derjenige, der durch die SUVA oder durch andere gesetzliche Versicherungen Dekkung erhält, soll sich nicht auch noch an den Bund halten können, sondern der Bund soll nur das zahlen, was als Schaden dann noch übrig bleibt. Ich glaube, diese Beschränkung muss man machen. Ueber die finanziellen Auswirkungen – davon muss man in der heutigen Zeit schliesslich auch sprechen – der Neuerung sind zuverlässige Zahlen nicht erhältlich gewesen. Es ist auch nicht denkbar, dass man das jetzt zuverlässig abschätzen kann. Sie finden in der Botschaft auf Seite 43 eine Tabelle über die Bundesleistungen nach bisherigem Recht. Dabei ist zu sagen, dass aufgrund der Revision der Bund von der Strolchenfahrerdeckung im engeren Sinne, gemäss Artikel 75, entlastet werden wird; dort ergeben sich also gewisse Einsparungen. Anderseits wird er aus Artikel 76 gewisse Mehrbelastungen zu tragen haben, eben für die mitzudekkenden Sachschäden. Wie sich das gegenseitig aufwiegt, ist schwer zu sagen. Wir sollen einfach den Bundesrat bitten, den Selbstbehalt für die Sachschäden so hoch anzusetzen, dass nicht jedes Kleingemüse auch noch dem Bund angehängt werden kann. Das wäre auch aus administrativen Gründen unzweckmässig. Wir haben es in der Kommission zum Ausdruck gebracht, dass hier der Selbstbehalt den jeweils gegebenen Verhältnissen angepasst werden muss. Soweit zu Artikel 76.

Angenommen – Adopté

Art. 78
Antrag der Kommission
Motorradfahrer haben sich gegen Motorradunfälle zu versichern. Die bei der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt versicherten Motorradfahrer sind für Betriebsunfälle von dieser Versicherungspflicht befreit. Der Bundesrat erlässt die näheren Bestimmungen.

Art. 78
Proposition de la commission
Les motocyclistes sont tenus de s'assurer contre les accidents dont ils peuvent être victimes en usant de leur véhicule. Ceux qui sont assurés auprès de la Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents sont libérés de cette obligation en ce qui concerne les accidents professionnels. Le Conseil fédéral édictera les prescriptions de détail.

Munz, Berichterstatter: In Artikel 78 weicht der Antrag der Kommission deshalb von jenem des Bundesrates ab, weil in Artikel 63 Absatz 3 Buchstabe b und in Artikel 70 die Versicherungspflicht auf die Familienangehörigen ausgedehnt worden ist. Damit entfällt die Notwendigkeit für Motorradhalter, eine besondere Versicherungspflicht für Mitfahrer vorzusehen, denn diese Mitfahrer sind jetzt ja in die Haftversicherung miteingeschlossen, auch wenn es Familienangehörige sind. Das muss hier in Artikel 78 nicht mehr vorgeschrieben werden.
Der Kommissionsantrag entspricht dem geltenden Artikel 78, unter Weglassung des letzten Halbsatzes. Der ganze Satz lautet: «Der Bundesrat erlässt die näheren Bestimmungen; (dann der zu streichende Halbsatz), er sieht Versicherungsleistungen vor, die nur eine mässige Prämie bedingen.» Ich glaube, es ist nicht mehr zeitgemäss, in erster Linie darauf zu achten, dass die Prämie möglichst niedrig gehalten ist, sondern es ist darauf zu achten, dass die Schadendeckung durch die Versicherung möglichst vollumfänglich gewährleistet ist. Das ist viel wichtiger für diejenigen, die auf die Leistungen aus einer Versicherung angewiesen sind. Für die anderen machen einige Franken

mehr oder weniger Prämie, auf das ganze Jahr gesehen, nicht so viel aus.
Ich bitte Sie um Zustimmung zum Antrag der Kommission

Angenommen – Adopté

Art. 79
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Munz, Berichterstatter: In Artikel 79 ist angesichts der Neuregelung der Haftung in Artikel 75, die Verweisung auf diesen Artikel zu streichen. Es ist die einzige Neuerung in dieser Bestimmung.

Angenommen – Adopté

Art. 90 Ziff. 2 und 3
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 90 ch. 2 et 3
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Munz, Berichterstatter: Mit Artikel 90 begeben wir uns ins Gebiet der Strafbestimmungen im Strassenverkehrsrecht. Bei diesem Artikel handelt es sich um die Verlegung des bisherigen Absatzes 2 von Ziffer 2 in eine selbständige Ziffer 3. Es soll damit klarer zum Ausdruck gebracht werden, dass der Ausschluss von Artikel 237 Ziffer 2 des Strafgesetzbuches in allen Fällen von Artikel 90 SVG gelten soll und nicht nur in jenem von Artikel 90 Ziffer 2. Anderseits aber soll der Ausschluss sich inskünftig auf Artikel 237 Ziffer 2, nämlich die fahrlässige Verkehrsstörung, beschränken. Wer vorsätzlich im Strassenverkehr konkrete Gefährdungen schafft, unterliegt der schwereren Strafandrohung von Artikel 237 Ziffer 1 des Strafgesetzbuches und nicht nur jener von Artikel 90 SVG.

Angenommen – Adopté

Art. 91 Abs. 1 und 3
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Dillier
Abs. 3
Den gleichen Strafandrohungen untersteht, wer sich vorsätzlich einer amtlich angeordneten Blutprobe oder einer zusätzlichen ärztlichen Untersuchung widersetzt oder entzieht oder den Zweck dieser Massnahmen vereitelt.

Art. 91 al. 1 et 3
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Dillier
Al. 3
Sera passible des mêmes peines celui qui, intentionnellement, se sera opposé ou dérobé à une prise de sang ou à un examen médical complémentaire ordonné par l'autorité ou qui aura fait en sorte que des mesures de ce genre ne puissent atteindre leur but.

Munz, Berichterstatter: Ich habe in meinem Eintretensreferat darauf hingewiesen, das Ziel dieser Revision als ganzes gesehen, sei, den Kampf gegen die Unsicherheit und die Gefahren in unserem Strassenverkehr zu intensivieren und effizienter zu gestalten. Ich habe darauf hingewiesen, dass dazu auch der Kampf gegen den alkoholisierten Führer gehört. Wir haben uns über dieses gesellschaftliche Phänomen heute morgen schon unterhalten. Die Revision des Artikels 91 dient auf eine nicht sehr angenehme, aber hoffentlich nicht ganz wirkungslose Art und Weise diesem Ziel. Während nämlich bis jetzt in Artikel 91 der angetrunkene Motorfahrzeugführer, der keinen Unfall verursachte, und nicht wegen eines anderen Tatbestandes bestraft wird, mit einer Maximalstrafe von sechs Monaten Gefängnis oder mit Busse bedroht ist, wird neu vorgesehen, ihn einfach mit Gefängnisstrafe zu bedrohen, d. h. dass die Gefängnisstrafe bis zum gesetzlichen Höchstmass von drei Jahren ausgesprochen werden kann. Wir erhoffen uns davon, dass die Justiz die Konsequenzen ziehen wird. Wenn der Strafrahmen grösser ist, dann wird man insbesondere bei rückfälligen Alkoholsündern eben die Strafzuschläge auch entsprechend höher ausfallen lassen.
Ich sage, das ist ein erhofftes Resultat. Das können wir im konkreten Fall nicht beeinflussen. Die Strafandrohung gegen angetrunkene Radfahrer in Absatz 2 bleibt unverändert Haft oder Busse. In Absatz 3 wird gleich wie in Absatz 1 die Beschränkung der Androhung bei der Gefängnisstrafe auf sechs Monate fallen gelassen. Auch hier, wenn sich einer wissentlich und willentlich einer amtlich angeordneten Blutprobe unterzieht, kann er der gleich schweren Strafe unterworfen werden, wie wenn er alkoholisiert ein Motorfahrzeug geführt hat.
Herr Dillier hat noch einen Antrag gestellt zu diesem Alinea 3. Ich will ihm nicht vorgreifen. Soweit ich sehe, handelt es sich mehr oder weniger um eine stilistische Frage und nicht um eine materielle.

Dillier: Wenn ich mich beim Thema «Fahrer in angetrunkenem Zustand» schon wieder zum Worte melde, möchte ich davor warnen, dass man die Meinung bekäme, ich hätte eine besondere Affinität zu diesem Thema. Der Grund liegt darin, dass ich aus der neuesten Nummer der «Schweizerischen Juristenzeitung» erfahren habe, dass bei der Anwendung von Artikel 91 Absatz 3 eine Kontroverse unter höchsten kantonalen Gerichten bestehe, indem nicht klar ist, ob einer, der die Blutprobe vereitelt und ein motorloses Fahrzeug geführt hat, den gleich strengen Strafbestimmungen unterliege wie derjenige, der die Blutprobe vereitelt und ein motorisiertes Fahrzeug geführt hat. Das Obergericht des Kantons Bern ist nicht zum gleichen Schluss gekommen wie die zweite Strafkammer des Kantons Aargau. In diesem Sinne sollte eine Klarstellung erfolgen. Der Herr Kommissionspräsident hat darauf hingewiesen, dass beim Absatz 1 der Rahmen des Strafmasses von höchstens sechs Monaten auf höchstens drei Jahre Gefängnis hinaufgesetzt werde, was dann natürlich auch für den Absatz 3 Geltung hätte. Nun ist aber für das Fahren in angetrunkenem Zustand mit einem Fahrrad, also mit einem motorlosen Gefährt, nicht der gleich hohe Strafrahmen festgelegt. Es sollte daher klargestellt werden, dass in diesem Fall bei einer Verweigerung der Blutprobe nicht der gleiche Strafrahmen gilt wie bei einem Vereiteln der Blutprobe durch einen Motorfahrzeugführer. Daher der Antrag, es solle einfach auf die gleichen Strafandrohungen hingewiesen werden, wie sie nach Absatz 1 und 2 gelten. Je nachdem, ob man mit einem motorisierten oder mit einem motorlosen Fahrzeug gefahren ist und die Blutprobe vereitelt, unterliegt man der gleichen Strafandrohung, wie wenn man mit einem entsprechenden Fahrzeug in angetrunkenem Zustand gefahren wäre.

Munz, Berichterstatter: Die Kommission hatte nicht Gelegenheit, sich mit diesem Antrag des Herrn Dillier zu beschäftigen. Ich habe erst vorgestern abend davon Kenntnis erhalten und konnte die Kommission nicht mehr zusammenrufen, ganz abgesehen davon, dass es sich wegen dieser Sache auch nicht gelohnt hätte.
Man führt hier einen akademischen Streit, der praktisch bedeutungslos ist. Einmal werden in der Regel ja nur fehl-

bare Motorfahrzeugführer einer amtlichen Blutprobe unterzogen. Bei angetrunkenen Radfahrern macht man solche Prozeduren in viel kleinerem Umfange. Ich glaube, im Grunde genommen ist es doch selbstverständlich, dass wenn einer wegen des Führens eines Fahrrades in angetrunkenem Zustand nur mit Haft oder Busse bestraft werden kann, man ihn auch nicht strenger bestrafen wird, wenn er sich der Blutprobe entzieht; denn mit der Verweigerung der Blutprobe will er sich ja der Strafe entziehen, die auf das Delikt angedroht ist. Wenn er also die Bestrafung wegen des Deliktes auf diese Weise vereitelt, dann wird man ihn eben aus dem anderen Grunde in gleicher Art und Weise bestrafen. Ich könnte mir nicht vorstellen, dass man einen Radfahrer bei der Vereitelung der Blutprobe plötzlich wie einen Automobilisten behandeln würde. Das wäre doch etwas eigenartig.
Also ich sage noch einmal, praktisch hat das keine Bedeutung, und ich glaube für die Kommission sprechen zu können, wenn ich sage, es steht nichts im Wege, dem Antrag des Herrn Dillier Folge zu leisten.

Präsident: Wird der Antrag Dillier bekämpft? – Es ist nicht der Fall. Sie haben somit der Fassung gemäss Antrag Dillier zugestimmt.

Art. 96 Ziff. 2
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Amstad
Ziff. 2
2. Wer ein Motorfahrzeug führt, obwohl er wusste oder bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit wissen konnte, dass die vorgeschriebene Haftpflichtversicherung nicht besteht, wird mit Gefängnis und mit Busse bestraft.
In leichten Fällen wird der Fehlbare mit Busse bestraft.

Art. 96 ch. 2
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Amstad
Ch. 2
2. Celui qui aura conduit un véhicule automobile en sachant qu'il n'était pas couvert par une assurance-responsabilité civile ou qui devait le savoir en prêtant toute l'attention commandée par les circonstances, sera puni de l'emprisonnement et de l'amende.
Dans les cas de peu de gravité, le coupable sera puni d'une amende.

Munz, Berichterstatter: Der Artikel 96 behandelt den Tatbestand des Fahrens mit nicht versichertem Fahrzeug. Hier hat sich ergeben, dass die geltende Regelung, die die wissentliche Führung eines nicht versicherten Motorfahrzeuges obligatorisch mit Gefängnis und Busse in der Mindesthöhe der Jahresprämie der Versicherung bedroht, etwas zu rigoros gewesen ist, weil es auch leichtere Fälle gibt. Mit der Revision wird einerseits eine Unterteilung vorgenommen. Die leichten Fälle werden nur noch mit Busse bedroht. Sodann ist sowohl im generellen wie im leichten Fall eine Herabsetzung des Bussenminimums vorgesehen, ein Drittel Jahresprämie in den Fällen von Artikel 96 Ziffer 2 Absatz 1 und eine Monatsprämie in jenen nach Artikel 96 Ziffer 2 Absatz 2. Den heute von Herrn Amstad gestellten Antrag, auf eine Minimalfixierung der Busse und damit auf jeden Konnex zur eingesparten Prämiensumme zu verzichten, hat die Kommission diskutiert, aber verworfen. Ich werde mich eventuell nachher noch dazu äussern.

Amstad: Wie Herr Munz gesagt hat, regelt die Bestimmung von Artikel 96 Ziffer 2 den Straffall, der vorliegt, wenn ein Führer ein Motorfahrzeug führt, das nicht versichert ist. Wir haben für diesen Tatbestand bisher eine sehr harte Strafe angedroht gehabt, nämlich Gefängnis mit Busse, wobei die Busse mindestens eine Jahresprämie der Versicherung betragen muss. Wie in der Botschaft ausgeführt wird, hat diese bisherige Lösung nicht befriedigt, weil in leichten Fällen die Busse in der Höhe einer Jahresprämie zu hart war. Denken Sie daran, dass z. B. ein Landwirt ein Motorfahrzeug, das nicht versichert ist, weil er es privat auf seinem Grundstück braucht, auf ein anderes Grundstück fährt und dabei die Strasse auf einem kurzen Stück benützt; dann muss er gemäss der geltenden Regelung so hart bestraft werden. Die bisherige Lösung hat auch deshalb nicht befriedigt, weil bei dieser harten Strafe von mindestens einer Jahresprämie der Richter gar nicht mehr die Möglichkeit hat, entsprechend zu differenzieren je nach dem Fall, der vorliegt.
Die bestehenden Schwierigkeiten sollen nun mit einer neuen Fassung überbrückt werden, die meines Erachtens allzu kompliziert und professoral gedacht ist. Die neue Fassung sieht nämlich im Normalfall vor, dass der Richter Gefängnis und Busse verhängen muss, dass aber die Busse mindestens die geschuldete Prämie betragen muss, wenigstens aber einen Drittel der Jahresgrundprämie. In leichteren Fällen sieht die neue Fassung eine Busse von mindestens einer Monatsgrundprämie vor. Der Richter muss also insgesamt drei Mindestbeträge berücksichtigen: Die Jahresprämie im Normalfalle, die 4-Monats-Prämie oder die Monatsprämie, wenn es sich um einen leichteren Fall handelt. Ich hatte in der Kommission Zweifel, ob eine so komplizierte Lösung in einer Zeit, wo man dem Richter die Möglichkeit geben will, die Strafe nach den Umständen zu verhängen, noch am Platze ist. Man hat dann aber darauf hingewiesen, dass eine Expertengruppe die Sache geprüft habe und diesen Vorschlag mache, worauf ich auf einen Gegenvorschlag verzichtet habe.
In der «Schweizerischen Juristenzeitung» vom 1. März 1974 hat nun Herr Professor Schultz, ein erster Kenner des Strafrechtes, einen Artikel veröffentlicht, in welchem er die genau gleichen Zweifel aufwirft, die ich seinerzeit in der Kommission geäussert habe. Dieser Professor Schultz ist jetzt schuld daran, dass ich Ihnen den Antrag stelle, auf diese drei Mindestbussen zu verzichten und einfach im Gesetz aufzunehmen, der Richter müsse auf Gefängnis und Busse entscheiden. Es ist dann dem Richter überlassen, wie hoch er, je nach den gegebenen Umständen, Gefängnis und Busse ansetzen will.
Meines Erachtens hat die Ihnen von mir vorgeschlagene Lösung drei Vorteile. Einmal habe ich schon darauf hingewiesen, dass die Lösung der Kommission in der Praxis allzu kompliziert ist. Es ist schwierig für den Richter, die drei Mindestbussen festzulegen. Der Richter ist sich gewohnt, einfach Gefängnis und Busse nach dem Verschulden zu verhängen. Die von der Kommission vorgeschlagene Lösung hat meines Erachtens den weiteren Nachteil, dass sie auf die Jahresgrundprämie, und nicht auf die effektive Prämie abstellt. Herr Professor Schultz weist auf diesen Nachteil hin. Die effektive Prämie kann nämlich von der Jahresgrundprämie verschieden sein, indem zur Jahresgrundprämie noch ein Malus oder ein Bonus in Anrechnung kommt: wenn ein Malus dabei ist, scheint es nicht gerechtfertigt, dass man diesen bei der Busse nicht berücksichtigt. Man will ja den Fehlbaren auf jeden Fall nicht besser stellen, als er gefahren wäre, wenn er die Prämie bezahlt hätte.
Schliesslich weise ich darauf hin, dass wir im ganzen SVG keine ähnliche Bestimmung haben. In allen übrigen Bestimmungen überlassen wir es dem Richter, wie hoch er Gefängnis und Busse ansetzen will, so beispielsweise im Falle des Fahrens in angetrunkenem Zustand oder bei der Benützung eines nicht betriebssicheren Fahrzeugs. Ich sehe nicht ein, wieso man in diesem speziellen Fall eine ganz besondere Lösung vorschlägt. Persönlich möchte ich beifügen, dass ich keineswegs gegen eine harte Strafe

bin. Wir haben auch harte Strafen bei Fahren in angetrunkenem Zustand und bei Fahren mit nicht betriebssicheren Fahrzeugen. Ich bin also auch da für eine harte Bestrafung. Ich möchte aber die Bestrafung, wie in den anderen Fällen, dem Richter überlassen, statt dass der Richter diese komplizierte Lösung einhalten muss.
Ich möchte Sie ersuchen, dieser Lösung zuzustimmen.

Bundesrat **Furgler:** Ist die Lösung, die wir vorschlagen, wirklich so kompliziert? Für Richter von Format des Herrn Amstad sicher «no problem». Aber sagen wir einmal, ist sie, auch wenn wir nicht so hohe Ansprüche stellen würden, so kompliziert? Ich glaube Nein. Nach unserem Vorschlag bestehen drei Abstufungen: Vergehen im Normalfall: Gefängnis und Busse in der Mindesthöhe der hinterzogenen Prämie, immer aber von einem Drittel der Jahresgrundprämie. – Sodann: Uebertretung im leichten Fall: Busse in der Mindesthöhe einer Monatsgrundprämie. – Drittens: Strafbefreiung im besonders leichten Fall nach Artikel 100 Ziffer 1 Absatz 2 SVG.

Wir geben, verglichen mit dem, was Herr Amstad möchte, dem Richter – so glaube ich – eine Handhabe, die ihm die Arbeit erleichtert. Weshalb? Die Mindestbussen, die wir umschreiben, wollen verhindern, dass sich der Prämienhinterzieher auf Kosten des Bundes bereichert. Ich glaube, das ist auch die Antwort, die man dem auch von mir hochgeschätzten Herrn Professor Schultz, einem der besten Kenner unserer Strafrechtsprobleme, geben darf auf die von ihm in der letzten Ausgabe der Juristenzeitung aufgeworfene Frage, auf die bereits Herr Amstad verwiesen hat. – Die Strafbestimmung richtet sich eigentlich gegen den verantwortungslosen Halter, der mangels Versicherung die Schadensdeckung andern überlässt. Werden keine Mindestbussen, wie wir es wollen, festgesetzt, so besteht die Gefahr, dass die von den Gerichten frei ausgefällten Bussen es dem Halter ermöglichen, besser wegzukommen, als wenn er die Prämien für die Versicherung bezahlt. Das wollen wir nicht. Bei den fixierten Mindestbussen – das ist die Antwort auf die zweite Frage von Herrn Amstad: weshalb Grundprämie? – haben wir aus praktischen Gründen auf die Grundprämien abgestellt, gerade, um dem Richter eine einfache Lösung empfehlen zu können. Dabei handelt es sich aber in jedem Fall um Mindestbussen, die zum Beispiel bei Haltern – auch ein Problem, das Herrn Amstad beschäftigte –, die einen «Malus» besitzen, nach richterlichem Ermessen erhöht werden. Also hat er dort von selbst den Korrekturhebel in der Hand.

Eine etwas stärkere Belastung trifft andererseits den Halter, der einen «Bonus» besitzt. Diese Belastung – wir haben daran gedacht – darf nach unserer Auffassung in Kauf genommen werden, denn auf diese Halter wird die Strafbestimmung in der Regel nicht angewendet werden müssen. Ausnahmen bestätigen die Regel.

Zusammenfassend: Wir sind der Meinung, dass alle von Herrn Amstad schon in der Kommission wertvollerweise vorgebrachten Bedenken durch die leichte Verhaltensnorm, die wir dem Richter in die Hand geben, berücksichtigt worden sind. Wir möchten Ihnen empfehlen, unserem Antrag zuzustimmen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	15 Stimmen
Für den Antrag Amstad	12 Stimmen

Art. 99 Ziff. 3bis

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 99 ch. 3bis

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Munz, Berichterstatter: Artikel 99, der verschiedene Polizeiwidrigkeiten behandelt, wird um eine Ziffer 3bis erweitert. Nicht mehr nur derjenige, der die Ausweise nicht mit sich führt, sondern auch jener, der sich weigert, sie den kontrollierenden Polizeiorganen vorzuweisen, soll mit Busse bestraft werden können.

Angenommen – Adopté

Art. 100 Ziff. 2 Abs. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Amstad

Der Arbeitgeber oder Vorgesetzte, der eine nach diesem Gesetz strafbare Handlung des Motorfahrzeugführers veranlasst oder nicht nach seinen Möglichkeiten verhindert hat, untersteht der gleichen Strafandrohung wie der Führer.

Art. 100 ch. 2 al. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Amstad

L'employeur ou le supérieur qui a incité un conducteur à commettre un acte punissable en vertu de la présente loi ou qui n'a pas empêché, selon ses possibilités, une telle infraction est passible de la même peine que le conducteur.

Munz, Berichterstatter: Artikel 100 Ziffer 2 soll eine klarere Fassung erhalten. Im geltenden Text heisst es, dass Arbeitgeber oder Vorgesetzte eines Chauffeurs, wie dieser bestraft werden können, wenn er in ihrem Interesse Gesetzesverletzungen begangen hat. Aus dem Teriminus «Interesse» ergaben sich in der Rechtsanwendung Komplikationen. Ein Chauffeur kann nämlich durch Gesetzesverletzung im Interesse seines Arbeitgebers handeln, wenn seine Handlungsweise von diesem gar nicht gebilligt wird. Man denke an Geschwindigkeitsexzesse, Ueberladen der Fahrzeuge usw. Richtigerweise soll eine Bestrafung von Vorgesetzten oder Arbeitgebern nur stattfinden, wenn diese die Gesetzesverletzung veranlasst oder nicht nach ihren Möglichkeiten verhindert haben.

Der heutige Antrag von Herrn Amstad zu dieser Gesetzesbestimmung will, soweit ich es sehen kann, nichts anderes als der Vorschlag des Bundesrates und der Kommission, aber in einer sprachlich anderen, und wie ich hoffe, nach seiner Meinung besseren Form. Ich will mich aber vorerst nicht weiter zu diesem Antrag Amstad äussern.

Amstad: Nachdem ich eine deprimierende Niederlage gegen Bundesrat Furgler, mit dem ich seinerzeit Strafrecht hörte und studierte, erlitten habe, möchte ich mich zu diesem zweiten Antrag sehr kurz fassen. Es geht mir nur um eine Klärung des Textes. Das Anliegen des Bundesrates scheint mir vernünftig, dass man nämlich nicht mehr von «Interesse des Vorgesetzten» spricht. Im Antrag des Bundesrates steht im zweiten Satz: «... die Bestimmung von solchen Widerhandlungen ...» Wir haben in der Kommission darüber gesprochen, was eine «solche Widerhandlung» ist, und ich versuchte daher, einen klareren Text zu formulieren. Ich möchte Ihnen deshalb meinen Text zur Annahme empfehlen.

Munz, Berichterstatter: Obwohl die Kommission sich auch mit diesem Antrag nicht mehr befassen konnte, nehme ich mir die Freiheit, hier zu erklären, dass das, was Herr Amstad vorschlägt, in der Tat besser ist. Wir sind nicht so eitel, um das nicht anerkennen zu können. Ich möchte Ihnen meinerseits vorschlagen, die Fassung von Herrn Amstad zu übernehmen.

Bundesrat **Furgler:** Auch ich kann mich der schöpferischen Kraft von Herrn Amstad nicht verschliessen.

Angenommen gemäss Antrag Amstad
Adopté selon la proposition Amstad

Art. 101a (neu)
Antrag der Kommission
Streichen

Art. 101a (nouveau)
Proposition de la commission
Biffer

Munz, Berichterstatter: Artikel 101a, wie er vom Bundesrat vorgeschlagen ist, ist identisch mit dem jetzigen Artikel 102 Ziffer 2. Diese Bestimmung handelt von der Veröffentlichung der Strafurteile. Ich habe mich zu diesem Problem in meinem Eintretensreferat schon geäussert und möchte das dort Gesagte nicht in allen Teilen wiederholen. Die einstimmige Kommission beantragt die Streichung dieser Bestimmung. Schon die Botschaft enthält auf den Seiten 39 und 40 Ausführungen, welche eher für die Streichung sprechen. Nach den Kommissionsberatungen ist in der «Schweizerischen Juristenzeitung» der schon mehrfach zitierte Aufsatz von Herrn Professor Schultz erschienen, welcher sich für die Streichung ausspricht.
Für die Kommission waren die folgenden Gesichtspunkte wegleitend: Die obligatorische Urteilspublikation ist die moderne Form des mittelalterlichen Prangers, des Schandpfahls. Einer, der sich bestimmte Fehler zuschulden kommen lässt, soll dafür nicht nur bestraft, unter Umständen hart bestraft werden, sondern er soll auch noch stigmatisiert werden. Diese Publikation trifft nicht ihn allein, sondern auch seine Angehörigen, und diese unter Umständen härter als ihn selbst. Die generalpräventive Wirkung, die man sich von der Publikation versprochen hat, ist offensichtlich nicht eingetreten, was sich den Zahlen, die Ich hier nicht wiederholen will, in der Botschaft mit genügender Klarheit entnehmen lässt. In krassen Fällen, die eine Urteilspublikation als angezeigt erscheinen lassen, ist sie nach Strafgesetzbuch Artikel 61 nach wie vor möglich. Die obligatorische Urteilspublikation lässt sich heute um so weniger rechtfertigen, als man andererseits alle Ehrenfolgen, auch bei schwersten Verbrechen, wie Mord und Totschlag usw., aus dem Strafgesetzbuch gestrichen hat, nämlich mit der Streichung des Artikels 52 des Strafgesetzes. Der Kampf gegen den Alkohol am Steuer kann mit härteren Strafen, die wir durch die Revision von Artikel 91 ermöglichen, und eine rigorose Praxis bei den Führerausweisentzügen wirkungsvoller geführt werden als mit ehrenrühriger Urteilspublikation. Ich bitte Sie, dem Kommissionsantrag zu folgen.

Angenommen – Adopté

Art. 102
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Munz, Berichterstatter: Zu Artikel 102: Hier handelt es sich um eine rein redaktionelle Aenderung, nämlich um die Aufteilung der bisherigen Ziffer 1 in zwei Ziffern zur besseren Uebersichtlichkeit.

Angenommen – Adopté

Art. 103 Abs. 3
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 103 al. 3
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 104 Abs. 4
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 104 al. 4
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Munz, Berichterstatter: Zur Begründung des Streichungsantrages verweise ich auf die Botschaft, Seite 41. Entgegen dem in der Fahne enthaltenen weiteren Vorschlag, wegen der Streichung von Absatz 4 den bisherigen Absatz 5 zu Absatz 4 werden zu lassen, stelle ich Ihnen, in Uebereinstimmung mit dem Departement, den Antrag, ihn als Absatz 5 zu belassen, und damit den Satz «der bisherige Absatz 5 wird Absatz 4» in der Fahne ebenfalls zu streichen. Diese Frage der Gesetzestechnik ist inzwischen mit der Bundeskanzlei abgeklärt worden. Im Rahmen einer Teilrevision von Gesetzen soll kein Nachrücken von Absätzen erfolgen, damit die Zitierweise nicht verwirrlich gestaltet wird, und dass man vor und nach der Revision unter Absatz 5 das gleiche zu verstehen hat.

Angenommen – Adopté

Art. 106 Abs. 7 und 8
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 106 al. 7 et 8
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Munz, Berichterstatter: Hier wird in Absatz 7 eine Neuformulierung vorgeschlagen, die namentlich die Interessen des Umweltschutzes berücksichtigt. Das ist so modern, dass ich es nicht zu begründen brauche.
Ein neuer Absatz 8 wird vorgeschlagen, der dem Bundesrat die Ermächtigung gibt, für Fahrten ausländischer Fahrzeuge in der Schweiz Bewilligungen zu verlangen, oder sie überhaupt zu verbieten. Es genügt, an den unseligen Lastwagenkrieg mit Italien zu erinnern, um die Rechtfertigung für diese neue Bestimmung darzulegen.

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 28 Stimmen (Einstimmigkeit)

Abschreibung eines Postulates – Classement d'un postulat

Präsident: Es besteht noch das Postulat Nr. 11 351 Bodenmann. Sind dazu Bemerkungen zu machen?

Bodenmann: Das Postulat kann abgeschrieben werden. Durch die Beschlüsse des Rates in bezug auf «Gefällig-

keitsfahrt» und in bezug der Verwandten in die obligatorische Versicherungsdeckung und die Erhöhung des Versicherungsniveaus sind die gestellten Anträge erfüllt worden. (Zustimmung – Adhésion)

An den Nationalrat – Au Conseil national

11 815

Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung. Verlängerung der Frist zur Behandlung des Volksbegehrens

Assurance responsabilité civile pour véhicules à moteur. Prolongation du délai pour traiter l'initiative populaire

Bericht des Bundesrates vom 14. November 1973 (BBl II, 1153)

Rapport du Conseil fédéral du 14 novembre 1973 (FF II, 1121)

Beschluss des Nationalrates vom 18. März 1974

Décision du Conseil national du 18 mars 1974

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Antrag des Bundesrates (wie Beschluss des Nationalrates)

Proposition de la commission

Adhérer à la proposition du Conseil fédéral (selon la décision du Conseil national)

M. **Aubert**, rapporteur: Je me permets, à titre préliminaire, de vous prier de bien vouloir corriger deux erreurs de rédaction parues l'une dans la «deutsche Fassung» et l'autre dans la version française.

Tout d'abord, dans la version allemande, à la deuxième page, 2e alinéa, 2e phrase, ce n'est pas: «Wir beantragen Ihnen daher, die am 11. April 1974 ablaufende Frist», qu'il faut lire mais bien «am 11. April 1975. Il s'agit là de la première erreur.

Quant à la deuxième erreur dans le texte français, elle figure également à la deuxième page, 2e alinéa, 2e phrase: «Nous vous proposons donc de prolonger d'une année, en application de l'article 29, 3e alinéa, de la loi sur les rapports entre les conseils, le délai expirant le 11 avril 1974», ce qui est faux. C'est: «le délai expirant le 11 avril 1975», et non pas, également, «qui nous est imparti», à nous, Conseil fédéral; il faut lire «qui vous est imparti»... c'est-à-dire à nous Assemblée fédérale. Je vous remercie de cette correction.

Le 11 avril 1972, une initiative populaire a été déposée par la VPOD réunissant 62 537 signatures. Elle visait à l'introduction, par la Confédération, d'une assurance responsabilité civile pour les véhicules à moteur et les cycles. Or, en 1971 déjà, le Département fédéral de justice et police a institué un groupe d'étude, précisément pour réorganiser l'assurance RC-auto et renforcer le contrôle exercé par l'autorité de surveillance.

Les propositions qui ont été faites par ce groupe d'études exigeront vraisemblablement la création de nouvelles bases constitutionnelles. Un avis de droit a été demandé, en plus de cette consultation de ce groupe d'étude, à des experts indépendants dirigés, sauf erreur, par le professeur Huber. Leur rapport ne sera pas déposé avant le 15 mai 1974. Or, cette initiative se présente sous forme d'un «projet rédigé de toutes pièces», ce qui entraîne deux conséquences dont la première est que cette initiative devrait être examinée par l'Assemblée fédérale dans un délai de trois ans, soit jusqu'au 11 avril 1975, et la seconde que le Conseil fédéral devrait remettre son rapport à l'Assemblée fédérale, au plus tard un an avant cette échéance, soit dans un délai qui expirera le 11 avril 1974 prochain. Le rapport des experts n'étant pas encore déposé, le groupe d'étude n'ayant pas pu de ce fait émettre son préavis, le Conseil fédéral nous informe qu'il n'est pas en mesure de nous soumettre son rapport dans le délai légal.

La commission a pris acte des explications du Conseil fédéral, a admis qu'il ne lui était pas possible, pour les raisons précitées, de déposer son rapport et a décidé, à l'unanimité, de vous proposer, en application de l'article 29, 3e alinéa, de la loi sur les rapports entre les conseils, de prolonger d'une année le délai de trois ans qui nous est imparti pour l'examen de cette initiative populaire.

Zustimmung – Adhésion

Petitionen – Pétitions

11 928. Rassemblement jurassien. Memorandum vom 27. Januar 1974 betreffend Jura-Abstimmung

Mémorandum du 27 janvier 1974 concernant le plébiscite sur le Jura

M. **Weber** présente au nom de la commission le rapport écrit suivant:

1. Le Rassemblement jurassien (RJ) a remis le 30 janvier 1974 au chancelier de la Confédération un mémorandum établi à l'intention du Conseil fédéral et des Chambres. Les présidents des conseils ont transmis ce document aux commissions des pétitions pour qu'elles procèdent à un examen préalable de ce texte, dans la mesure où il concerne l'Assemblée fédérale.

2. Le RJ demande à la Confédération de s'occuper elle-même de résoudre la question jurassienne; mais elle devrait avant tout prêter son concours en vue d'aboutir à une nouvelle réglementation des modalités de la consultation populaire. A cet effet, elle doit réunir une conférence ayant pour but de régler tous les points litigieux; elle doit subordonner en outre l'organisation du plébiscite à ce règlement. Alors que le RJ est favorable en principe à l'insertion dans la constitution bernoise de l'additif concernant le Jura, il s'est toujours opposé aux modalités d'application de cette votation, les estimant contraires à la justice, à l'équité et au droit. Le RJ fait état d'une série de questions litigieuses, telles que la participation au scrutin des habitants du district de Laufon, le principe de droit de vote à raison du lieu de domicile, l'absence de toute prescription régissant le financement de la campagne de propagande ainsi que l'organisation de la votation par les autorités bernoises, juges et parties en l'occurrence. Une consultation populaire entachée de tels défauts n'a aucune valeur; le plébiscite du 23 juin 1974 ne résoudra nullement le problème jurassien; il ne fera que déclencher de nouveaux conflits, dont la Suisse fera les frais.

Le Rassemblement jurassien ajoute que le Conseil fédéral peut être entraîné dans le jeu plébiscitaire du 23 juin prochain parce qu'en vertu de l'additif constitutionnel du canton de Berne, qui a obtenu la garantie des Chambres fédérales, le canton de Berne peut demander à la Confédération son concours lors de consultations populaires. Les Autonomistes jurassiens contestant l'ensemble de la procédure et dénonçant par avance ses résultats comme étant truqués, il serait dangereux pour la Confédération d'ordonner l'envoi de forces de police, de commissaires, etc.

3. Le mémorandum est adressé aussi bien au Conseil fédéral qu'aux conseils législatifs. Jusqu'ici, c'est le Conseil

timent récemment en me penchant sur certains projets d'ordonnance en matière de circulation routière et je voudrais insister auprès du Conseil fédéral pour lui demander de veiller à ce que les ordonnances et les directives touchant la circulation routière ne s'alourdissent pas d'une quantité excessive de détails. Cette remarque prend un poids tout particulier dans le cadre du projet que nous discutons. En effet, nombre de textes renvoient à des prescriptions que le Conseil fédéral est chargé d'édicter. Vous les trouverez en feuilletant le dépliant.
Enfin, dernière remarque, la construction de l'Etat de droit que le Conseil fédéral a mise à juste titre dans son programme de législature est délicate. Il faut sans doute mettre en place tous les moyens propres à protéger le citoyen contre les actes abusifs d'une administration qui ne cesse de grandir, il faut éviter de lui en donner trop, sous peine de paralyser le jeu normal des institutions. C'est pourquoi il faut féliciter le Conseil fédéral de proposer la suppression du recours au Département fédéral de justice et police en matière de retrait de permis de conduire. Jusqu'ici, le conducteur privé de son permis pouvait, dans la plupart des cantons, s'adresser successivement à trois autorités de recours, la première cantonale, les deux autres fédérales, et la procédure s'est prolongée à tel point que l'autorité a dû aller jusqu'à renoncer à exécuter une mesure de retrait de permis pourtant reconnue conforme à la loi par toutes les autorités de recours successives. Il est bien clair que la sécurité routière n'y trouve pas son compte.
Ces quelques réflexions n'empêchent pas notre groupe d'approuver le projet dans son ensemble et de vous recommander l'entrée en matière.

Hier wird die Beratung abgebrochen
Ici, le débat est interrompu

Schluss der Sitzung um 12.50 Uhr
La séance est levée à 12 h 50

Neunte Sitzung – Neuvième séance

Montag, 24. Juni 1974, Nachmittag
Lundi 24 juin 1974, après-midi
15.30 h

Vorsitz – Présidence: Herr Muheim

---

11 816

Strassenverkehrsgesetz. Aenderung
Circulation routière. Modification de la loi

Siehe Seite 877 hiervor — Voir page 877 ci-devant

Präsident: Bevor wir zum nächsten Geschäft übergehen, möchte ich Herrn Bundesrat Furgler zu seinem 50. Geburtstag herzlich gratulieren. (Beifall) Herr Bundesrat Furgler, Sie sehen, auch an einem Geburtstag werden Sie nicht geschont. Wir schätzen die Zusammenarbeit mit Ihnen sehr. Wir wissen, dass Sie als Politiker vom Sport her eine besondere Note mitbekommen haben: in Ihren Auseinandersetzungen sind Sie oft hart, aber fair. Ich hoffe, dass wir in diesem Sinne und Geiste weiterhin zusammenarbeiten dürfen, und ich wünsche Ihnen für Ihre Zukunft alles Gute und gute Gesundheit. Und wenn wir jetzt die Revision des Strassenverkehrsgesetzes beraten, fahren bitte auch Sie in Ihrem Interesse nicht zu schnell.
Damit kommen wir zur Aenderung des Strassenverkehrsgesetzes. Wir setzen die Eintretensdebatte fort.

Eng: Im Namen der freisinnig-demokratischen Fraktion beantrage ich Ihnen Eintreten auf die Vorlage zur Revision des Strassenverkehrsgesetzes.
Gesetze, die jahrzehntelang den Anforderungen genügen, sind in unserer schnellebigen Zeit selten geworden. Es verwundert denn auch nicht, dass gerade im Bereiche des Strassenverkehrs mit der grossen Zunahme der Motorisierung und der damit verbundenen Verkehrsdichte eine Gesetzesrevision einer andern in immer kürzerer Zeitspanne folgen muss. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Anpassung der Bestimmungen über Haftpflicht und Versicherung an die Erfordernisse der Praxis sowie die Verschärfung der Strafandrohungen und die Behebung einiger juristischer Unklarheiten stehen bei dieser Revisionsvorlage im Vordergrund. Dabei handelt es sich teils wohl um kleinere formelle Aenderungen oder Akzentverschiebungen, teils aber auch um erhebliche, jedoch notwendige Korrekturen unseres Strassenverkehrsrechts. Da sich das Konzept des Gesetzes aus dem Jahre 1958 bewährt und die einzelnen Bestimmungen sich durch bundesrätliche Verordnungen, durch Judikatur und Literatur grundsätzlich als anpassungsfähig erwiesen haben, konnte allerdings auf eine Totalrevision verzichtet werden. Die Beschränkung auf eine partielle Revision rechtfertigte sich auch im Hinblick auf die Rechtssicherheit, die eine wesentliche Voraussetzung der Verkehrssicherheit ist.
In der freisinnig-demokratischen Fraktion kam vor allem das teilweise Fahrschulobligatorium zur Sprache. Dieser Gesetzesartikel wird noch Gegenstand besonderer Anträge bilden, so dass sich dort Gelegenheit bietet, die Standpunkte zu vergleichen. Es stellt sich jedoch generell die Frage, und deshalb ist sie beim Eintreten zu behandeln, wie weit bei Interessenkollisionen zwischen der Freiheit des Schweizers, auf der Strasse zu tun und zu machen, was ihm beliebt, und der Sicherheit des Strassenverkehrs die individuellen Bedürfnisse und Meinungen beschränkt werden müssen. Heute darf doch in Anbetracht der vielen Verkehrsopfer und der grossen Gefährdung kein Zweifel bestehen, dass das öffentliche Interesse allen

Sonderinteressen vorgeht, dass der Schutz des Mitmenschen einer klaren Regelung unterstellt und schliesslich auch, dass der Strassenbenützer geradezu gegen seinen eigenen Unverstand geschützt wird.
Die freisinnig-demokratische Fraktion hat sich das weitern auch mit der Feststellung der Angetrunkenheit nach Artikel 55 der Revisionsvorlage befasst. Während die Einführung des teilweisen Fahrschulobligatoriums die Verkehrssicherheit betrifft, handelt es sich bei der Frage, ob die Tatbestandsmerkmale der Angetrunkenheit im Gesetz in einer bundesrätlichen Rechtsverordnung oder durch die Gerichtspraxis festgelegt werden sollen, um ein Problem der Rechtsstaatlichkeit. Auch dazu wird sich der Rat bei der Detailberatung äussern und sich entscheiden müssen.
Die übrigen Revisionsvorschläge sind in unserer Fraktion unbestritten geblieben. Diese Feststellung betrifft insbesondere die neue Kompetenz des Bundesrates, die Geschwindigkeit auf allen Strassen zu beschränken. Die Argumente, die den Ständerat zur Einführung genereller Geschwindigkeitsbeschränkungen bewogen, sind offensichtlich als stichhaltig anerkannt worden.
Zu keiner Opposition riefen des weitern die revidierte Haftung mehrerer Schädiger und die Streichung der Haftungsermässigung bei Gefälligkeitsfahrten. Stillschweigende Zustimmung fanden auch die beantragten Aenderungen verschiedener Gesetzesartikel über die Versicherung, namentlich das ebenfalls vom Ständerat veranlasste Obligatorium der Insassenversicherung, womit nur noch Ansprüche aus Sachschaden nahe mit dem Halter verbundener Personen von der Versicherung ausgeschlossen werden können. Schliesslich ist noch von erwähnenswerter Bedeutung, dass der Verzicht auf die Urteilsveröffentlichung offensichtlich aus den vom Bundes- und Ständerat vorgebrachten Gründen ebenfalls stillschweigend Zustimmung fand.
Zusammenfassend können wir festhalten, dass die in Beratung stehende Partialrevision des Strassenverkehrsgesetzes notwendig ist, und dass die Revisionsvorschläge nach der Fassung des Ständerates auch geeignet sind, die gesteckten Ziele zu erreichen. In der Detailberatung sind alsdann noch einige wenige Entscheide zu fällen, die teils die Rechtssicherheit, teils die Rechtsstaatlichkeit betreffen. Wir ersuchen Sie, auf die Vorlage einzutreten.

Schaffer: Ich möchte Herrn Bundesrat Furgler zwei Fragen unterbreiten, die mit der Revision des Strassenverkehrsgesetzes einen Zusammenhang haben, wobei aber Unklarheiten bestehen.
Artikel 57 SVG gibt dem Bundesrat die Kompetenz, weitere Verkehrsvorschriften zu erlassen. Nun wird seit längerer Zeit aus verschiedenen Kreisen das obligatorische Tragen von Sicherheitsgurten propagiert und gefordert. Nach Auffassung der BfU könnten durch konsequentes Tragen der Gurten 70 Prozent der schweren Verletzungen verhindert werden. Zufolge einer gründlichen Unfallabklärung bei 28 000 Autounfällen soll die Gefahr schwerer Schädelverletzungen durch den Gebrauch von Sicherheitsgurten beim Fahrer um 69 Prozent und beim Vordersitzpassagier um 88 Prozent reduziert werden, die Gefahr der Gesichtsverletzungen um 73 respektive 83 Prozent. Tödliche Unfallfolgen bei angegurteten Fahrzeuginsassen sollen nach der gleichen Untersuchung erst bei Geschwindigkeiten über 100 km/h vorkommen. Diese Zahlen sprechen für ein Obligatorium des Gurtentragens. Das Obligatorium für die Ausrüstung der Autos mit Sicherheitsgurten hat ohnehin nur einen Sinn, wenn diese auch benützt werden. – Nun stellt sich aber die Frage der Zuständigkeit. Glaubt der Bundesrat, Artikel 57 des Strassenverkehrsgesetzes diene als genügende Grundlage für eine Vorschrift auf dem Verordnungswege, oder erachtet er die Bestimmung, wonach er weitere Verkehrsvorschriften erlassen kann, dazu als zu wenig präzis, so dass auf Gesetzesstufe zu legiferieren, also das Parlament zum Erlass einer solchen Vorschrift zuständig wäre. Ich habe bis jetzt keinen Antrag gestellt, weil hier eine Unklarheit besteht. Ausserdem ist eine weitere Frage nicht ganz klar. Es gibt auch Fälle, wo das Verletzungsrisiko durch das Tragen der Gurten erhöht wird. Die Zahl solcher Fälle ist allerdings sehr bescheiden, aber die Rechtsfolgen müssen zum voraus überlegt werden. Gegner des Obligatoriums sind der Meinung, man dürfe den Selbstschutzzwang nicht zu weit vorantreiben. Es wären immerhin viele Leute noch am Leben oder nicht invalid geworden, wenn sie vor dem massgeblichen Unfall Gurten getragen hätten. Es ist abzuwägen, wie weit die Mitverantwortung des Staates gegenüber dem einzelnen geht, wobei bekanntlich auch auf anderen Lebensgebieten Menschen vor ihren eigenen Unvorsichtigkeiten und Unzulänglichkeiten oder gar vor sich selber geschützt werden müssen. Persönlich neige ich aus einem Gefühl der Mitverantwortung heraus zum Obligatorium, aber mit bestimmten Einschränkungen.
Die zweite Frage: Das SVG stellt das Fahren in angetrunkenem Zustand klar unter Strafe. Nun kann aber auch der Medikamenten- und Drogenmissbrauch zu einer gefährlichen Fahrweise führen. Nach Artikel 31 SVG darf kein Fahrzeug führen, wer angetrunken, übermüdet oder sonst nicht fahrtüchtig ist. Der Begriff der Fahruntüchtigkeit ist äusserst dehnbar. Wenn der Medikamenten- und Drogenmissbrauch darunter fällt, dann müssten doch die gleichen Zwangsvorschriften für den Nachweis vorhanden sein wie beim Alkoholmissbrauch. Ich kann hier beifügen, dass die Praxis in den Kantonen unterschiedlich ist. Ich frage Herrn Bundesrat Furgler, ob diese Frage im Zusammenhang mit der Revision des SVG ebenfalls geprüft wurde, oder ob sie unabhängig davon geprüft wird und später die sich ergebenden Folgerungen gezogen werden. Ich könnte mir vorstellen, dass es im Moment noch zu Schwierigkeiten führen würde, den Nachweis über den Genuss einzelner Medikamente oder Drogen zu erbringen.
Noch eine letzte Bemerkung: Auch zuhanden der Revision des Strassenverkehrsgesetzes wird von aussen her versucht, auf die Gesetzgebung Einfluss zu nehmen. So ist eine Organisation mit dem Namen «Aktion Freie Fahrt» in Erscheinung getreten, welche in einer Zuschrift darauf hinweist, die Festlegung einer Höchstgeschwindigkeit werde von echten Experten – welche Anmassung! – zwiespältig beurteilt. Wir werden ersucht, keine zwingende gesetzliche Verankerung von Höchstgeschwindigkeiten zu beschliessen. Wörtlich wird dann beigefügt: «Eine solche Politik müsste auf die Stimmbürger unglaubwürdig wirken und würde zweifellos die Gefahr eines Referendums gegen das neue SVG in sich bergen.» Die Geschwindigkeitsfanatiker könnten sich täuschen, denn nach meiner Auffassung ist die überwiegende Mehrheit des Volkes vernünftiger als sie glauben. In verschiedenen Zeitungsartikeln ist auch behauptet worden, nach polizeilichen Feststellungen habe die Geschwindigkeitsbeschränkung keinen Einfluss auf die Unfallzahlen. Interessanterweise hat aber nebst weiteren massgeblichen Institutionen ausgerechnet die Verkehrskommission der Polizeikommandantenkonferenz anhand statistischer Zahlen eine im Zusammenhang mit der Geschwindigkeitsbeschränkung auf Autobahnen ganz massive Reduktion der Unfälle festgestellt und den Bundesrat ersucht, die Geschwindigkeit auf Autobahnen auf 120 km/h festzulegen. Das Gegenteil war in Westdeutschland nach der Freigabe der Geschwindigkeit eingetreten: 129 Tote bei Autounfällen über die Ostertage 1974; 7 Tote gab es allein bei einem Autounfall auf der Autobahn A 35 zwischen Basel und Müllhausen. Dass bei gemässigten Geschwindigkeiten die schweren Unfälle abnehmen, ist übrigens eine längst bekannte und statistisch erwiesene Tatsache sowie eine absolut logische Feststellung. Ist eine Organisation, die sich «Aktion Freie Fahrt» nennt, nicht ein recht makabres Gebilde? Nimmt sie nicht ausgerechnet die Rücksichtslosen unter ihre Fittiche? Wenn wir für vermehrte Sicherheit im Strassenverkehr eintreten wollen, dann gehört sicher eine vernünftige Geschwindigkeitsbeschränkung dazu.

Bundesrat **Furgler:** Vorerst möchte ich mich für Ihre liebenswürdigen Glückwünsche herzlich bedanken. Ich entbiete Ihnen meinerseits die besten Wünsche.
Allen Teilnehmern an dieser Eintretensdebatte möchte ich dafür danken, dass sie die Vorlage begrüssen. Es ist ja merkwürdig, wie im Laufe der letzten zwölf Monate ein eigentlicher Sinneswandel in unserer Bevölkerung spürbar geworden ist; ein Sinneswandel, der sich in der Bereitschaft dazu äussert, gewisse Einschränkungen der persönlichen Freiheit in Kauf zu nehmen, weil man erkennt, dass man mit der überbordenden Freiheit auch sich selbst, nicht nur den Nachbarn, gefährdet. Wie meine ich das? Der zentrale Artikel 32 des Strassenverkehrsgesetzes gibt die klassische Antwort. Es ist der Artikel, der die Geschwindigkeitsgrenzen regelt und der uns in der Detailberatung ohne Zweifel noch länger beschäftigen wird. Er gibt die klassische Antwort, weil er jedem seine eigene Verantwortung auferlegt. Ich zitiere: «Die Geschwindigkeit ist stets den Umständen anzupassen, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen. Wo das Fahrzeug den Verkehr stören könnte, ist langsam zu fahren und nötigenfalls anzuhalten, namentlich vor unübersichtlichen Stellen, vor nicht frei überblickbaren Strassenverzweigungen sowie vor Bahnübergängen.»
Im übertragenen Sinne gilt das – wie der Herr Präsident in seinen Begrüssungsworten sagte – ohne Zweifel auch in der Politik. Aber hier ist es nun eben nicht damit getan, Höchstwerte in Normen zu kleiden. Auch wenn Höchstwerte bestehen – 60, 100, 130 km/h –, ist der einzelne von seiner eigenen Verantwortlichkeit nicht dispensiert. Er hat selbst zu prüfen – das ist eine erste Antwort an Herrn Schaffer mit Bezug auf das, was neben Alkohol sonst noch konsumiert werden kann –, ob er noch fahrtüchtig ist, ob er in der Lage ist, die Geschwindigkeit den Umständen anzupassen usw. Die zentrale Bedeutung dieses Artikels im ganzen Strassenverkehrsrecht kann nicht genug unterstrichen werden.
Wenn ich von einer inneren Bereitschaft, Einschränkungen anzuerkennen, sprach, dann äussert sie sich zwingend in der Feststellung, die sich aus einem solchen Gedanken, aus einer solchen Betrachtungsweise ergibt, dass die Freiheit des einzelnen Menschen ihre Grenze findet am Freiheitsbereich und Freiheitsanspruch des Mitmenschen. Das war mit ein Grund bei allen Aktionen zur Unfallbekämpfung. Es kann auch dort von niemandem behauptet werden, dass die Beschränkung der Geschwindigkeit nicht zu einer wesentlichen Reduktion der Unfallzahlen geführt habe.
Ein weiteres Kapitel, das langsam aber sicher seinen Eingang in das eidgenössische und in kantonale Rechte findet und das ebenfalls in diesem wachsenden Verständnis begründet ist, bilden die Vorschriften, die der Erhaltung einer gesunden Umwelt dienen. Ich werde Ihnen in wenigen Wochen den Bericht, den ich vor einem Jahr im Zusammenhang mit den Motionen Urech und Bratschi sowie mit der früheren Initiative Schalcher in Aussicht gestellt habe, übergeben können. Auch hier spürt man, dass es dem Schweizervolk und seinen Behörden ernst ist mit der sinnvollen Gestaltung der Umwelt, gerade auch mit Blick auf den Strassenverkehr (Lärm, Abgase, Gewässerschutz, Raumordnung, Umweltschutz).
Ein dritter Betrachtungspunkt: Der Mensch erkannte in den letzten 12 Monaten fast schlagartig, dass er nicht über unbeschränkte Ressourcen verfügt. Auch das hat, wenn ich an die Energie, bezogen auf den Strassenverkehr, denke, seine ganz besondere Bedeutung. So war es denn leicht verständlich, dass wir diese Grundgedanken auch in die Revision einzubringen versuchten. Bei der letzten Aenderung, die im Jahre 1972 im Zusammenhang mit Massen und Gewichten beschlossen worden ist – auch ein Zusammenhang mit dem Umweltschutz –, stellten wir fest, dass wir eine weitere Revision beantragen müssten. Verschiedene Motionen und Postulate der eidgenössischen Räte wiesen in diese Richtung. Ich erinnere an die Vorstösse der Herren Bachmann-Winterthur, Bratschi, Bräm, Schürmann, Bodenmann. Die bezüglichen Anliegen konnten wir in der neuen Vorlage ganz oder zum Teil berücksichtigen. Das Anliegen zweier Postulate (Kurzmeyer und Wenger), im SVG den strafrichterlichen Führerausweisentzug einzuführen, wurde nach sorgfältiger Prüfung noch nicht für reif befunden. Zwei weitere Postulate (Glasson und Bratschi) schliesslich, die eine begrenzte Höchstgeschwindigkeit für Neufahrer fordern, sind nach Ansicht des Bundesrates auch nocht nicht bei der vorliegenden Revision zu verwirklichen.
Wir entschlossen uns für eine Teilrevision, weil die Grundwerte des Strassenverkehrsgesetzes sich erfreulicherweise bewährt haben und heute noch gültig sind. Ich erwähne hier nur einige wenige Revisionspunkte, mit dem höflichen Dank an die Herren Berichterstatter, die ihrerseits die Vorlage sehr umfassend erläutert haben.
Das vorgeschlagene Recht der Aerzte zur Meldung fahruntauglicher Motorfahrzeugführer gab Anlass zu sehr heftigen Debatten in beiden vorberatenden Kommissionen. Diese Neuerung hat eine rechtspolitische Tragweite, weshalb sie vom Gesetzgeber entschieden werden muss. Die beantragte Bestimmung macht die Meldung eines fahruntauglichen Motorfahrzeugführers durch den Arzt ohne vorherige Entbindung vom Berufsgeheimnis straflos. Der Arzt handelt in voller persönlicher Verantwortung. Aus berufsethischen Gründen erscheint dem Bundesrat nur ein Melderecht vertretbar. Eine Meldepflicht ist kaum zu verwirklichen; sie erscheint auch nicht als geboten. Wir ermöglichen damit die Meldung dem sorgfältigen Arzt, der sich sehr oft in einem Dilemma befindet, ohne dass er in Konflikt mit seinem Berufsgeheimnis kommt.
Ein weiterer Punkt: die Einführung eines teilweisen Fahrschulobligatoriums, obligatorische Weiterbildungs- und Erste Hilfekurse. Seit meinem Amtsantritt habe ich jährlich mindestens zweimal alle am Strassenverkehr interessierten Verbände zu Aussprachen eingeladen, wobei im Gegensatz zu früheren Kollisionskursen sehr fruchtbare Zusammenarbeitserfolge registriert werden können. Was von diesen Verbänden auf dem Gebiet der Weiterbildung geleistet wird, ist enorm und verdient Anerkennung. Wenn Sie sich aufgrund Ihrer Fahrpraxis gelegentlich selbst prüfen, ob Sie noch ganz «up-to-date» seien, kommen Sie vermutlich mitunter auch zum Ergebnis, dass eine zusätzliche Instruktion sehr erwünscht wäre. Dem wollen wir Rechnung tragen, nicht stur, sondern beweglich, indem Kurse durch solche Verbände unterstützt und die Fahrer angespornt werden sollen, sich doch nicht zu genieren, das eigene Wissen aufzupolieren. Die Massnahme dient dem Schutz des eigenen Lebens und dem Schutz des Lebens der Mitmenschen.
Das sind alles präventive Massnahmen. Wir geben uns Rechenschaft, dass sie allein nicht genügen, sondern dass wohl oder übel auch repressive Massnahmen ergriffen werden müssen. Dementsprechend schlagen wir eine Verstärkung und Verschärfung gewisser Verkehrsmassnahmen und strafrechtlicher Bestimmungen vor: Beispielsweise soll die Verwendung eines Motorfahrzeuges zu Delikten zum obligatorischen Führerausweisentzugsgrund werden; Verschärfung der Strafbestimmungen bei Fahren in angetrunkenem Zustand. Auch darüber werden wir in der Detailberatung ohne Zweifel noch sehr einlässlich zu sprechen haben.
Im Haftpflichtrecht, um ein weiteres Kapitel kurz zu streifen, bringt die Revision eine klare Solidaritätsregelung bei mehreren Ersatzpflichtigen. Insbesondere befriedigt die heutige Ordnung in Artikel 60 Absätze 1 und 3 nicht mehr, wonach ein neben einem Halter nur für Verschulden Haftpflichtiger lediglich für seinen Verschuldensanteil einzustehen hat oder sogar von der Haftpflicht befreit werden kann. Diese Regelung ist auch im Hinblick auf den Ausschluss der Halterhaftung wegen groben Drittverschuldens problematisch. Schon von alters her – ich verweise

auf das römische, aber auch auf das germanische Recht – war in erster Linie die Schuld ein haftungsbegründender Faktor, weshalb es zumindest nicht recht verstanden würde, wenn im ausservertraglichen Schadenersatzrecht des SVG schuldhaftes Verhalten zur Haftungsbefreiung führen könnte.

Im Versicherungsrecht schliesslich steht die Erhöhung der Mindestversicherungssummen im Vordergrund; wiederum Selbstschutz und Schutz der an Unfällen beteiligten Mitmenschen.

Sie haben vielleicht eine gewisse Skepsis empfunden, als Sie die Bestimmungen lasen, die für den Bundesrat eine grössere Manövrierfreiheit bringen. Die Uebertragung konkreter Regelungen an den Bundesrat bedeutet kaum eine starke Verlagerung der Kompetenzen von der Legislative auf die Exekutive. Die Kompetenzübertragungen betreffen in der Regel jene Normen, die eine möglichst schnelle Anpassung an veränderte Verhältnisse erheischen. Denken Sie etwa an Geschwindigkeitsbeschränkungen. Denken Sie aber auch an die Festlegung der Alkoholgrenzwerte. Vor allem im Bereich der Geschwindigkeiten – die Frage wurde letzte Woche auch an der Verkehrsministerkonferenz besprochen – werden wir die Zusammenarbeit unter den Partnerstaaten in Europa wesentlich verstärken müssen; denn es ist ein Unsinn, in jedem Land verschiedene Geschwindigkeitsnormen aufzustellen. Es sollte hier unter allen Umständen für den ganzen Kontinent eine einheitliche Lösung gefunden werden. In dieser Richtung gehen unsere Bemühungen, vor allem die Bemühungen meiner Mitarbeiter im Departement (in der Polizeiabteilung und in der Abteilung Strassenverkehr).

Ich darf abschliessend darauf verweisen, dass dieser Revisionsvorlage ein sehr einlässliches Vernehmlassungsverfahren vorangegangen ist. Alle Verbände, alle Kantone wurden angehört; sie brachten ihre Anregungen ein. Wir sind dafür dankbar und haben das Empfinden, dass mit dieser Vorlage in naher Zukunft eine Verbesserung unseres Strassenverkehrsrechts sichergestellt werden kann, das dem Menschen dient, der sich täglich im Verkehr zu bewähren hat und der seine Mitmenschen, denen er begegnet, ebenso ernst nimmt wie sich selbst.

Entschuldigen Sie bitte, dass ich eine Frage von Herrn Nationalrat Schaffer noch nicht beantwortet habe. Herr Schaffer fragt, ob wir im geltenden Artikel 57 auch die Kompetenznorm zu einem Gurtenobligatorium zu erkennen vermögen. Dem ist so. Wir haben in einlässlichen Verhandlungen mit den Automobilverbänden abgeklärt, ob eine solche Massnahme jetzt schon getroffen werden kann. Die Technik, die von der Automobilindustrie zur Schaffung zweckdienlicher Gurten laufend verbessert wird, scheint in naher Zukunft einen solchen Entschluss möglich zu machen. Wir prüfen aber auch die seinerzeit geäusserten Bedenken, vor allem allfällige negative Wirkungen, die mit dem Tragen – man spricht vor allem von einer Gefährdung der Frau – verbunden sein könnten. Wir überlegen auch, ob neben gesetzlichem Zwang in Zusammenarbeit mit versicherungsrechtlichen Massnahmen, vor allem mit Prämienmassnahmen, der Anreiz für den einzelnen zum Gurtentragen vergrössert werden könnte. Wir haben auch in mehreren Gesprächen abgeklärt, wie es sich damit ausserorts oder innerorts zu verhalten haben werde. Ich darf an ein Postulat von Herrn Auer und auch an Interventionen des Berichterstatters welscher Zunge, Herrn Kohler, erinnern. Diese Frage befindet sich also in Prüfung.

Zur zweiten Frage bezüglich der Einwirkung von Drogen: Wir geben uns Rechenschaft, dass nach Artikel 31 auch alle entsprechenden Veränderungen im Fahrverhalten des einzelnen miterfasst werden. Wir prüfen zusammen mit den für die Verkehrssicherheit besorgten Stellen, vor allem auch mit den mitbeteiligten Departementen, die die Betäubungsmittelfrage lösen müssen, was wir hier zur Verbesserung des jetzigen Zustandes tun können. Ich nehme Ihre Anregungen sehr gerne entgegen.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
Le Conseil décide sans opposition l'entrée en matière

Hier wird die Beratung des Strassenverkehrsgesetzes abgebrochen

Ici, le débat sur la loi concernant la circulation routière est interrompu

11 717

Motion Oehler. Juristische Personen. Informationspflichten

Personnes morales. Obligation d'informer

Wortlaut der Motion vom 25. Juni 1973

Die geltende Rechtsordnung kennt keine umfassenden Grundsätze oder Vorschriften über die Publikationspflichten der juristischen Personen. Aus diesem Grunde können u. a. Aktientransaktionen vorgenommen werden, die weder im Sinne unserer Wirtschaft noch im Sinne der Allgemeinheit sind.

Der Bundesrat wird eingeladen, den eidgenössischen Räten Bericht und Antrag für ein Publizitätsgesetz vorzulegen. Dabei soll bestimmt werden, dass Aktientransaktionen, die gesamthaft einen bestimmten Umfang übersteigen, veröffentlicht oder mindestens gemeldet werden.

Texte de la motion du 25 juin 1973

L'ordre juridique en vigueur ne connaît aucun principe, aucune prescription d'ordre général en ce qui concerne les publications qui incombent aux personnes morales. C'est pourquoi il est possible de procéder notamment à des transferts d'actions qui ne sont conformes ni à l'intérêt de notre économique, ni à celui de la collectivité.

Le Conseil fédéral est invité à présenter aux Chambres un rapport ainsi qu'un projet de loi sur les publications des personnes morales. Il conviendra, en l'occurrence, de prescrire que les transferts d'actions dont le total dépasse un certain pourcentage doivent faire l'objet de publications, ou être pour le moins déclarés.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Augsburger, Baumann, Birrer, Bommer, Dürr, Etter, Fischer-Weinfelden, Freiburghaus, Hagmann, Hofer-Flawil, Hofer-Bern, Kaufmann, Koller Arnold, Leutenegger, Marthaler, Rippstein, Röthlin, Rüttimann, Stadelmann, Tschopp, Tschumi, Wyer (22)

Oehler. Am 25. Juni des letzten Jahres habe ich eine Motion eingereicht, mit der ich vorschlage, in der Schweiz ein Publizitätsgesetz zu schaffen. Grund dieser Motion ist die Tatsache, dass wir in unserem Land keine umfassenden Informationspflichten der juristischen Personen haben. Entsprechend können beispielsweise Aktientransaktionen durchgeführt werden, ohne dass wir wissen, wie sich die ganze Angelegenheit abgespielt hat oder welche Ziele mit dieser Transaktion verfolgt werden. Ziel meiner Motion ist, dass wir ein Publizitätsgesetz schaffen, um auf diese Weise mehr Licht in solche Aktionen hineinbringen zu können. Direkte Ausgangslage meiner Motion waren die Gerüchte um die Firma Saurer in Arbon. Man vernahm, dass zwei Privatbanken und zwei Industrielle daran seien, diese Firma aufzukaufen und sie so zu einem Objekt ihrer privaten Interessen und ihrer privaten Machtgelüste zu machen. Letztlich musste eine Grossbank einspringen, weil man nicht wusste, wer hinter diesen beiden Privatbanken und wer hinter diesen beiden Industriellen stand. Ich bin mir zwar bewusst, dass man solche Aktionen durch die Umwandlung von Inhaberpapieren in Namenpapiere verhindern könnte, bin aber der Auffassung,

Elfte Sitzung – Onzième séance

Montag, 30. September 1974, Nachmittag
Lundi 30 septembre 1974, après-midi

15 h 30

Vorsitz – Présidence: M. Kohler Simon, vice-président

---

11 816
Strassenverkehrsgesetz. Aenderung
Circulation routière. Loi

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 1381 hiervor — Voir page 1381 ci-devant

Art. 32

Fortsetzung – Suite

Cantieni, Berichterstatter der Mehrheit: Wie Sie der Fahne entnehmen können, hat der Ständerat zum Artikel 32 Absatz 3 eine neue Fassung beschlossen. Danach können die Kantone oder die von ihnen ermächtigten Gemeinden – bei Nationalstrassen das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement – die vom Bundesrat festgelegte Höchstgeschwindigkeit herab- oder hinaufsetzen, wenn ein Gutachten dies erfordert. Die Kommissionsmehrheit schlägt vor, den vom Ständerat beschlossenen Absatz 3 in zwei Absätze zu unterteilen und dadurch eine möglichst weitgehende Anpassung an das bestehende Recht zu erreichen.
In Absatz 3 wird gegenüber der ständerätlichen Fassung die Kompetenz zur Herab- oder Hinaufsetzung der Höchstgeschwindigkeit, ausgenommen auf Nationalstrassen, den zuständigen kantonalen Behörden übertragen. Die Anführung der Gemeinden erübrigt sich deshalb, weil die Kantone nach Artikel 2 Absatz 2 des Strassenverkehrsgesetzes diese Befugnis nach wie vor den Gemeinden übertragen können.
Der Minderheitsantrag, der von Herrn Bommer begründet wird, will generell nur die Herabsetzung von Höchstgeschwindigkeiten, nicht aber das Hinaufsetzen derselben vorsehen. Die Kommissionsmehrheit sieht darin in dem Sinn eine Gefahr, dass – sofern den Kantonen die Kompetenz, die Geschwindigkeit höher anzusetzen, nicht gegeben wird – der Bundesrat dann gezwungen werden kann, die Höchstgeschwindigkeit ausserorts z. B. auf 120 km/h zu erhöhen. Dies gilt in erster Linie für Hochleistungsstrassen mit Nationalstrassencharakter. Zudem hätte dann auch der Bundesrat einzelne Innerortsgeschwindigkeiten höher anzusetzen, wo dies bereits heute gerechtfertigt ist.
Nach Absatz 4 von Artikel 32 – und ich möchte das hier vorwegnehmen – dürfen Massnahmen gemäss Absatz 3 von Artikel 32 nur aufgrund eines Gutachtens verfügt werden. Letztinstanzliche kantonale Entscheide und die Entscheide des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements über solche Massnahmen unterliegen der Beschwerde an den Bundesrat. Im bisherigen Artikel 32 Absatz 4 wurde festgehalten, dass Abweichungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen nur nach Vorliegen einer verkehrstechnischen Untersuchung der Verhältnisse verfügt werden durften. Im neuen Absatz 4 gemäss Antrag Ihrer Kommission ist nunmehr die Rede von einem Gutachten und nicht nur von einer verkehrstechnischen Untersuchung. Mit dieser Formulierung wird die Möglichkeit geschaffen, nicht nur ausschliesslich verkehrstechnische Fragen zu prüfen, sondern auch beispielsweise Probleme des Umweltschutzes zu berücksichtigen.
Ferner hat die Kommission anstelle des bisherigen Wortes «Richtlinien» den Terminus «Bestimmungen» aufgenommen. Ich beantrage Ihnen, der Neufassung von Artikel 32 Absatz 3 und Absatz 4 gemäss Fassung der Kommission zuzustimmen und Absatz 5 in Uebereinstimmung mit dem Ständerat zu streichen. Gleichzeitig beantrage ich Ihnen, den Antrag der Minderheit, den Herr Bommer begründen wird, abzulehnen.

M. **Kohler** Raoul, rapporteur de la majorité: Le 3e alinéa de l'article 32 traite des dérogations aux vitesses maximales fixées par le Conseil fédéral. Doit-on pouvoir déroger vers le haut et vers le bas ou seulement vers le bas, et qui est compétent pour ces dérogations?
La majorité de la commission avec le Conseil des Etats, estime qu'il faut pouvoir déroger vers le haut et vers le bas. Elle craint que si l'on adopte la proposition de la minorité défendue par M. Bommer, c'est-à-dire si nous prévoyons qu'on ne peut déroger aux vitesses maximales que vers le bas, le Conseil fédéral soit plus ou moins contraint de fixer des vitesses maximales trop élevées.
Quant à la compétence de déroger aux vitesses maximales fixées par le Conseil fédéral, le Conseil des Etats entend la donner aux cantons mais aussi aux communes.
Votre commission pense que le problème de la délégation de compétence des cantons aux communes est déjà réglé par l'article 3, 2e alinéa, de la loi sur la circulation routière, de sorte qu'il n'est pas nécessaire de mentionner les communes. En effet, l'alinéa 2 de l'article 3 précise que: «Les cantons sont compétents pour interdire, restreindre ou régler la circulation sur certaines routes. Ils peuvent déléguer cette compétence aux communes sous réserve de recours à une autorité cantonale.»
Pour les routes nationales, la compétence de déroger aux limitations de vitesse passe, si l'on peut dire, du Département fédéral de l'intérieur au Département fédéral de justice et police. Je vous propose donc d'adopter la proposition de la majorité en ce qui concerne le 3e alinéa.
Venons-en au 4e alinéa. En examinant la deuxième partie du 3e alinéa du texte du Conseil des Etats, on constate que ce dernier a en quelque sorte intégré le 4e alinéa du texte actuel de la loi dans son 3e alinéa. Pour plus de clarté, votre commission vous propose de reprendre l'alinéa 4, actuellement en vigueur, en le précisant. Les précisions sont les suivantes:
– Il ne pourra être dérogé aux vitesses maximales que sur la base d'une expertise; mais cette expertise ne se limitera pas seulement aux aspects techniques de la circulation, elle sera plus étendue; elle pourra, par exemple, tenir compte de la protection de l'environnement.
– D'autre part, le Conseil fédéral ne se contentera pas de donner des directives, mais il devra édicter des prescriptions détaillées à ce sujet.
Je vous prie d'adhérer à la proposition de votre commission pour ce qui concerne l'alinéa 4 et, avec le Conseil des Etats, de biffer l'alinéa 5 qui, après l'adoption de l'alinéa 2, n'a plus sa raison d'être.

Bommer, Berichterstatter der Minderheit: In Artikel 32 Absatz 1 besteht eine Generalklausel, die jeden Fahrer persönlich dafür verantwortlich macht, die Geschwindigkeit den gegebenen Verhältnissen anzupassen.
Im Absatz 2 erhält der Bundesrat nach der Fassung, die wir letzte Woche beschlossen haben, den Auftrag, auf allen Strassen die technisch möglichen Geschwindigkeiten zu beschränken oder, mit anderen Worten, Höchstgeschwindigkeiten festzusetzen. Er begrenzt damit den Ermessensbereich des einzelnen Fahrers nach oben und erleichtert ihm die persönliche Verantwortung im Sinne von Absatz 1.
Der Bundesrat wird die Höchstgeschwindigkeiten nicht für jede einzelne Strasse festlegen, sondern generell für die einzelnen Kategorien von Strassen. Sie kennen diese Kategorien. Es sind heute folgende Höchstgeschwindigkeiten

festgelegt: für Autobahnen provisorisch 130 km/h, für Ausserortsstrecken provisorisch 100 km/h und für Innerortsstrecken von Gesetzes wegen 60 km/h.

Nun sind im Absatz 3 gemäss der Fassung des Ständerates wieder Ausnahmen von diesen generellen Höchstgeschwindigkeiten vorgesehen. Die Höchstgeschwindigkeiten sollen sowohl herab- als auch hinaufgesetzt werden können. Die Kommission des Nationalrates hat die Fassung des Absatzes 3, wie Sie soeben gehört haben, etwas verändert, aber mehrheitlich die Abweichungen von der Höchstgeschwindigkeit nach unten und nach oben beibehalten. Nur gegen diese letzte Bestimmung richtet sich unser Minderheitsantrag. Wir haben die Auffassung und stellen Ihnen den Antrag, dass einmal festgesetzte Höchstgeschwindigkeiten wohl herabgesetzt, nicht aber hinaufgesetzt werden können. Wir haben Verständnis dafür, dass auf bestimmten Strassenstrecken die Höchstgeschwindigkeit wegen besonderer Gefahren herabgesetzt werden muss; wir sehen aber keine Veranlassung oder Notwendigkeit, die generell festgesetzte Höchstgeschwindigkeit an einzelnen Orten wieder hinaufzusetzen.

Wenn wir den zuständigen Behörden freie Hand geben, Geschwindigkeiten hinaufzusetzen, dann werden sie hingehen und über kurze Strecken wieder – wie das leider heute schon der Fall ist – Aenderungen der generellen Geschwindigkeit signalisieren, wo gar keine Notwendigkeit dafür vorhanden ist. Es entsteht dann wieder der berüchtigte «Täfeliwald», der viel Geld kostet und den Autofahrer verunsichert. Aber auch aus generalpräventiven Gründen und von der Verkehrssicherheit her ist die Einhaltung vertretbarer und möglichst einheitlicher Höchstgeschwindigkeiten geboten. Wie sieht das nun bei den einzelnen Kategorien von Strassen aus?

Bei den Autobahnen wird bei der heutigen Limitierung auf 130 km/h kaum die Versuchung bestehen, höher hinaufzugehen. Während der Oelkrise mussten wir mit 100 km/h fahren. Der ruhige Verkehrsfluss und der Rückgang der Unfälle sind damals als wohltuend vermerkt worden, ganz abgesehen von der Benzinersparnis. Geschwindigkeitserhöhungen auf über 130 km/h sind hier ganz sicher nicht notwendig.

Auch die heute bei 100 km/h liegende Höchstgeschwindigkeit für Ausserortsstrecken genügt vollauf. Beschränkungen auf unter 100 km/h sind an recht vielen Orten notwendig, nicht aber Erhöhungen auf über 100 km/h. In der Kommission hat man mich auf die kantonalen Hochleistungsstrassen aufmerksam gemacht, die die Qualität von Autobahnen besitzen, also vierspurig und richtungsgetrennt ausgebaut sind und keine höhengleichen Kreuzungen aufweisen, die aber nicht dem Nationalstrassennetz zugeordnet sind. Man hat befürchtet, diese Strassen, die für den Schnellverkehr ausgebaut worden sind, könnten als gewöhnliche Ausserortsstrecken mit einer Beschränkung auf 100 km/h behandelt werden. Das ist aber nicht so. Gemäss der Verordnung über die Strassenverkehrsregeln gehören Autobahnen und Autostrassen in die gleiche begriffliche Kategorie. Wenn also der Bundesrat für Autobahnen Höchstgeschwindigkeiten von 130 km/h festsetzt, dann gelten sie auch für die Autostrassen, diese sogenannten Hochleistungsstrassen. Aber selbst wenn das bestritten würde, wäre es für den Bundesrat ein leichtes, auch für diese Strassenkategorie 130 km/h festzulegen, da er gemäss Absatz 2 ermächtigt ist, auf allen Strassen Höchstgeschwindigkeiten festzusetzen. Aus den genannten Gründen ist nicht einzusehen, dass auf Ausserortsstrecken noch Ausnahmen im Sinne einer Heraufsetzung der Geschwindigkeit notwendig sind.

Das gleiche trifft zu auf die Innerortsstrecken, wo heute generell eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h gilt. Auch hier wird es in recht vielen Fällen notwendig sein, die Geschwindigkeit unter diese Limite herabzusetzen. Dagegen gibt es unserer Meinung nach keine Gründe, die Innerortsgeschwindigkeit auf bestimmten Strecken hinaufzusetzen. Mit der Innerortstafel begrenzen wir ganz klar den Bereich, in dem zufolge der Besiedlung ein Fussgängerverkehr zu erwarten ist. Ist dieser Fussgängerverkehr aus bestimmten Gründen nicht zu erwarten, dann ist diese Strecke auch nicht als Innerortsstrecke zu bezeichnen, und die Innerortstafel kann ohne weiteres zurückversetzt werden. Man muss sich hier klar entscheiden: Entweder ist es eine Innerortsstrecke mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h, oder es ist eine Ausserortsstrecke, die normalerweise 100 km/h zulässt, deren Geschwindigkeit aber natürlich auch herabgesetzt werden kann. Es geht nicht an, dass wir dem Fussgänger und Strassenanwohner durch die Bezeichnung einer Innerortsstrecke vortäuschen, er befinde sich auf einer durch reduzierte Geschwindigkeit gesicherten Strasse, wenn wir gleichzeitig dem Autofahrer durch Erhöhung der normalen Innerortsgeschwindigkeit anzeigen, dass eine Gefahr wegen Fussgängern nicht mehr bestehe.

Zusammenfassend möchte ich sagen, dass es richtig und vernünftig ist, wenn generell festgelegte Höchstgeschwindigkeiten auf bestimmten Strecken herabgesetzt werden können. Wir sehen aber bei keiner der verschiedenen Strassenkategorien eine Notwendigkeit oder ein Bedürfnis, die generellen Höchstgeschwindigkeiten hinaufzusetzen. Die Unfallhäufigkeit und die Schwere der Unfälle wachsen mit den erhöhten Geschwindigkeiten. Auch wenn die Versuchsperiode noch nicht abgeschlossen ist, lässt sich heute schon feststellen, dass es bei niedrigeren Geschwindigkeiten weniger Tote und Verletzte auf unseren Strassen gibt. Die Tendenz in unserem Volke geht deshalb eindeutig in die Richtung der Reduktion der Geschwindigkeiten. Die Diskussion bei Absatz 3 hat das ebenfalls deutlich gemacht.

Der Bundesrat wird bei der endgültigen Festlegung der Höchstgeschwindigkeiten auch auf die ausländischen Erfahrungen Rücksicht nehmen müssen, darüber ist bereits etwas gesagt worden. Aber wie er dannzumal auch entscheiden wird, eine Erhöhung der Geschwindigkeit über die festgesetzten Limiten hinaus muss mit diesem Gesetz verhindert werden. Ich ersuche Sie deshalb, unserem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Schwarzenbach: Ich möchte Sie ersuchen – nicht etwa beantragen –, die Kompetenz zur Geschwindigkeitsbeschränkung nicht dem Bundesrat zu überlassen, nachdem sowohl der Bundespräsident wie der Aussenminister an Kurven gescheitert sind. Der Bundesrat würde also in eigener Sache entscheiden. Wo bleibt da die Gewaltentrennung?

Allgöwer: Wir haben am letzten Donnerstag nach einem komplizierten Abstimmungsmodus jene Lösung für die Geschwindigkeitsbegrenzung gefunden, die sicher auf längere Sicht tragbar ist. Ich bedaure, wenn nun wieder versucht wird, diese Lösung zu relativieren. Wir sollten uns nicht dermassen in bestimmte Geschwindigkeitsgrenzen verbeissen, dass wir alle anderen Sicherheitsmassnahmen vernachlässigen. Es wäre an der Zeit, dass eine gewisse Ruhe in bezug auf die Geschwindigkeit eintritt, und dass wir uns nun mit Energie an andere mindestens so wichtige Massnahmen für die Verbesserung der Sicherheit machen, beispielsweise an das Obligatorium des Gurtentragens. Wir sollten es nicht Versicherungsgesellschaften überlassen, dass sie eine grosse Reklamekampagne starten müssen, damit diese Vernunftmassnahme endlich ergriffen wird. Oder – was mindestens so wichtig ist – es sollte endlich eine strenge Ueberwachung der Anpassung der Geschwindigkeit erfolgen. Wir können noch so viele Limiten setzen, wenn die Polizei nicht kontrolliert, ob beispielsweise an einer wichtigen Kreuzung nur 20 oder 30 km/h gefahren wird, dann nützen alle Grenzwerte nichts. Es wäre für die kantonalen Polizeiorgane ein wichtiges Betätigungsfeld, dass diese Anpassung überwacht würde.

Ich möchte Sie deshalb bitten, die Relativierung nach unten und oben abzulehnen und bei dem Entscheid zu bleiben, dem wir am letzten Donnerstag grundsätzlich zugestimmt haben. Kantonale wie eidgenössische Instanzen sollten höchstens das Recht haben, die Geschwindigkeit an gefährlichen Stellen zu reduzieren. Darum scheint mir der Minderheitsantrag richtig zu sein, und ich möchte Sie bitten, ihn zu unterstützen.

Bundesrat **Furgler:** Ich glaube, meinem Herrn Vorredner ist ein kleiner Irrtum unterlaufen, da Ihr Rat am Donnerstag die Kompetenz zur Beschränkung dem Bundesrat übertragen hat. Wir werden aber von dieser Kompetenz – so hoffe ich – weisen Gebrauch machen, in Auswertung der Debatte und in gegenseitigem Verständnis für die zentrale Bedeutung der Unfallbekämpfung. So haben wir uns doch verstanden.
Was nun den Antrag des Herrn Bommer betrifft, darf ich darauf aufmerksam machen, dass die seltenen Fälle, in denen Kantonsregierungen besonders ausgebaute Strassenstücke verkehrstechnisch ausgewertet haben und zur Ansicht kommen, eine Erhöhung sei möglich, nicht durch ein absolutes Verbot seitens des Bundes verunmöglicht werden sollten. Es wird sich dabei ohne Zweifel um Ausnahmen handeln. Das ergeben schon die heutigen Feststellungen.
Bei ruhiger Beurteilung dieser so heftig diskutierten Geschwindigkeitsnormen möchte ich Ihnen daher sagen, dass Sie ohne weiteres dem Antrag Ihrer Mehrheit zustimmen können. Ich empfehle Ihnen, in diesem Sinne zu entscheiden.

Le président: La situation est la suivante: La majorité de la commission entend que l'on puisse déroger aux vitesses maximales vers le haut et vers le bas. La minorité, elle, opte pour une dérogation mais dans le sens de l'abaissement de la vitesse seulement.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	63 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	43 Stimmen

Angenommen – Adopté

Abschreibung der Motion Welter – Classement de la motion Welter

Le président: Jeudi dernier, notre collègue M. le député Welter a développé sa motion. Par vos décisions à l'article 32, elle est devenue sans objet. En accord avec l'auteur, je vous propose de la classer. Il n'y a pas d'autre proposition, il en est ainsi décidé.

Art. 46 Abs. 2 und 3

Antrag der Kommission

Abs. 3

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 2

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit

(Ganz, Waldner)

Mehr als zwei Radfahrer dürfen nicht nebeneinander fahren. Wenn die Verkehrsverhältnisse es erfordern, müssen sie hintereinander fahren. (= bisheriges Recht)

Art. 46 al. 2 et 3

Proposition de la commission

Al. 3

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 2

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité

(Ganz, Waldner)

Les cyclistes ne circuleront jamais plus de deux de front. Si les conditions de la circulation l'exigent, ils circuleront à la file. (= Texte actuel)

Cantieni, Berichterstatter der Mehrheit: Der Bundesrat beantragt, in Absatz 2 des Artikels 46 ein grundsätzliches Verbot des Nebeneinanderfahrens der Radfahrer. Ausnahmen sollen auf der Verordnungsstufe möglich sein. Gewichtige Gründe der Verkehrssicherheit sprechen für diese Aenderung. Tatsache ist, dass nebeneinander fahrende Radfahrer namentlich auf stark belebten Strassen den Verkehr und sich selbst in hohem Masse gefährden. Das vorgeschlagene Verbot schützt deshalb in erster Linie den Radfahrer selber und dient auch der grösseren Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs.
In dieser Richtung geht übrigens auch das internationale Uebereinkommen vom 8. November 1968 über den Strassenverkehr, das sogenannte Wiener Uebereinkommen. Es ermöglicht jedoch dem Vertragsstaat, vom grundsätzlichen Verbot des Nebeneinanderfahrens Ausnahmen zu gestatten. Der Antrag des Bundesrates, dem auch der Ständerat zugestimmt hat, entspricht somit diesem internationalen Uebereinkommen, welches auch von der Schweiz unterzeichnet und in absehbarer Zeit ratifiziert werden soll.

Herr Kollege Ganz wird seinen Minderheitsantrag begründen, der dem bisherigen Recht entspricht.

Namens der Kommissionsmehrheit beantragte ich Ihnen Zustimmung zum Beschluss des Ständerates betreffend Absatz 2 des Artikels 46 und gleichzeitig Streichung von Absatz 3.

M. **Kohler** Raoul, rapporteur de la majorité: A l'article 46, 2e alinéa, le Conseil fédéral et le Conseil des Etats nous proposent d'interdire en principe aux cyclistes de circuler de front et de régler les dérogations à ce principe par voie d'ordonnance. Actuellement, nous connaissons une situation inverse: les cyclistes peuvent circuler deux de front; les dérogations à ce principe sont réglées à l'article 43 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière.
Le Conseil fédéral propose cette modification de la loi pour améliorer la sécurité routière parce que, sur la plupart de nos routes, il est actuellement pratiquement impossible aux cyclistes de circuler de front. On veut donc, par cette disposition, améliorer la sécurité et la fluidité du trafic et renforcer la protection des cyclistes. En outre, la Suisse a signé, en 1968, la Convention internationale sur la circulation routière dite Convention de Vienne. Cette Convention s'oppose à la circulation de front mais elle prévoit aussi des exceptions. La proposition du Conseil fédéral est donc en harmonie avec les règles de cette Convention. Les exceptions prévues sont les suivantes: il est permis de circuler de front, lorsque des cyclistes se déplacent en formation et lorsque le trafic cycliste est dense, par exemple lors de sorties d'usine, mais seulement à la condition que la route soit large.
M. Ganz a proposé en séance de commission que l'on maintienne le texte actuel. Par 13 voix contre 2, la commission vous propose d'adhérer à la décision du Conseil des Etats.
Le Conseil fédéral nous propose de biffer l'alinéa 3. Je vous le cite pour une meilleure intelligence du sujet: «Si la circulation est arrêtée, les cyclistes resteront à leur place dans la file des véhicules.» En biffant cet alinéa, les cyclistes pourront désormais devancer par la droite une colonne à l'arrêt lorsque l'espace est suffisant. On doit se rendre à l'évidence qu'il est difficile de faire compren-

dre à un cycliste qu'il doit s'arrêter parce que la colonne de véhicules à moteur est bloquée quand il dispose, pour lui-même, d'un espace suffisant pour circuler. Toutefois, par voie d'ordonnance, on veillera à ce que les cyclistes ne puissent pas devancer les véhicules à moteur en se livrant à des slaloms dangereux. Quant au rideau de cyclistes qui se déploie parfois devant une colonne à l'arrêt devant un feu rouge, il peut être empêché par le nouvel article 46, 2e alinéa. A l'unanimité, votre commission vous propose de biffer ce 3e alinéa de l'article 46.

Ganz, Berichterstatter der Minderheit: Ich habe mir erlaubt, zu diesem Artikel, der das Verhalten des umweltfreundlichsten Verkehrsteilnehmers im Strassenverkehr regelt, den Ihnen aus der Fahne bekannten Minderheitsantrag einzureichen. Nach meiner Ansicht – ich wage in diesem speziellen Fall nach meiner praktischen Erfahrung während Tausenden von Strassenkilometern auf dem Velo, sei es als Touren-, Militär- oder Radrennfahrer sogar zu glauben, sie sei richtig – ist die bisherige Fassung des Artikels 46 Absatz 2 vollkommen in Ordnung.
Ich sehe absolut nicht ein, warum der Radfahrer, also «der kleine Mann auf der Strasse» in noch stärkerem Masse rechtlos und durch den motorisierten Verkehr noch mehr von der Strasse verdrängt werden soll. Nicht genug damit, dass er die ungesunde Luft der an ihm vorbeifahrenden, motorbetriebenen Fahrzeuge einatmen muss; nein, er soll gerade noch an der äussersten Strassenkante, sozusagen dem Strassengraben entlang, auf unseren Strassen, die doch allen zur Verfügung stehen sollen, als Einzelfahrer geduldet werden. Alles wird nur noch aus der Sicht des Automobilisten beurteilt. Der Automobilist betrachtet den Radfahrer gerade noch als notwendiges Uebel. Wenn dieses Ansinnen gemäss der neuen Gesetzesbestimmung, wonach Radfahrer, von vereinzelten Ausnahmen, die der Bundesrat auf dem Verordnungswege verfügen kann, abgesehen, nicht mehr nebeneinander fahren dürfen, also auch dort, wo es die Verkehrsverhältnisse erlauben würden, vor einigen Jahren vorgetragen worden wäre, als man das Velo tot glaubte und bald jedermann jederzeit und für alles nur noch das Auto gut genug glaubte, wäre dies vielleicht noch hingenommen worden. Aber im heutigen Zeitpunkt, nachdem die Umkehr in der Denkweise und der Erkenntnis in bezug auf den motorisierten Verkehr auf der einen und in bezug auf die grossen Werte des Fahrrades, sei es als Verkehrsmittel, zur sportlichen Betätigung, zur körperlichen Ertüchtigung und Förderung der Gesundheit, ja sogar zur Verbesserung unserer Umweltverhältnisse ganz allgemein, deutlich sichtbar wird, ist dieses Ansinnen unannehmbar.
In der vorberatenden Kommission wurde mir entgegengehalten, dieser Antrag passe nicht in die heutige Landschaft, und von anderer Seite wurde mir vorgetragen, dass die Radfahrer ihr Rad überhaupt nicht mehr besteigen würden, wenn sie wüssten, wie gefährdet sie auf unseren Strassen seien. Wer jedoch in letzter Zeit die Augen offenhielt, wird sicher mit mir festgestellt haben, dass die Radfahrer wieder stark im Anzug sind. Dies kann auch anhand von Zahlen belegt werden. Im Jahre 1972 waren 1 299 728 Fahrräder eingelöst, im letzten Jahr waren es aber bereits 1 394 566, also annähernd 100 000 eingelöste Fahrräder mehr innerhalb eines Jahres.
Und nun die Gefährdung dieses sich mit der eigenen Muskelkraft fortbewegenden Verkehrsteilnehmers durch die Automobilisten. Diese ist sicher vorhanden. So ist der Unfallstatistik pro 1973 zu entnehmen, dass 2518 Radfahrer an Unfällen beteiligt waren, wobei 2054 verletzt und 74 getötet wurden. Glücklicherweise sind diese Zahlen gegenüber dem Vorjahr bereits tiefer geblieben. Erfreulich wäre es natürlich, wenn mehr Radwege gebaut werden könnten, also eine vermehrte Entflechtung der verschiedenen Verkehrskategorien erfolgen würde, und wenn diese Radwege noch von den Autostrassen entfernt angelegt würden, damit die Radfahrer den Abgasen nicht ausgesetzt werden. Dies wäre die Lösung, und etwas mehr in dieser Richtung dürfte auch getan werden. Aber dieses Thema steht ja heute nicht zur Diskussion.

Ich vermute, dass die meisten von Ihnen – auch ich zähle mich dazu – Autofahrer sind. Ueberlegen Sie sich einmal genau, wann Sie einen normal fahrenden Radfahrer am meisten gefährden: dann nämlich, wenn Sie ihm vorfahren und die Sicherheitslinie nicht überfahren wollen oder bei Gegenverkehr die Strassenmitte nicht überfahren können. Sie fahren also vor und drängen den Radfahrer ganz auf die Strassenseite, seine Fahrweise damit verunsichernd. Sie streifen ihn vielleicht, und das Malheur ist da. Ganz anders verhält es sich jedoch, wenn zwei Radfahrer nebeneinander fahren. Da müssen Sie unfehlbar warten, bis kein Gegenverkehr zu verzeichnen ist, um ein Ueberholmanöver durchzuführen, genau wie wenn Sie einem langsamer fahrenden Auto, einem Traktor, einer Baumaschine oder einem Fuhrwerk vorfahren wollen. Sie können aber auch den vor Ihnen fahrenden Radfahrern Ihr Zeichen geben, dass Sie vorfahren möchten, und diese werden Ihnen durch Hintereinanderfahren Platz machen und sind damit auf ein vorfahrendes Fahrzeug gefasst, also viel sicherer in ihrer Fahrweise.

Dem Radfahrer ist zu attestieren, von unrühmlichen Ausnahmen abgesehen, dass er sich verkehrsgerecht verhält. Er hat schon bisher dort, wo die Verkehrsverhältnisse dies erfordern, auf das bisherige Recht, zu zweit nebeneinander zu fahren, verzichtet und fährt brav in Einerkolonne. Aber dass man nun glaubt, ihm dieses Recht wegnehmen zu müssen – denken Sie an die Sonntagsausflügler irgendwo über Land, die besonders an Sonntagvormittagen mehr und mehr zu sehen sind – und er, der Radfahrer, dieses Vergnügen nur noch dort geniessen kann, wo der hohe Bundesrat kraft seiner Kompetenz Ausnahmebewilligungen erlässt, gibt einem zu denken. Stellen Sie sich die vielen Bussenzettel vor, die der tüchtige Polizist in Zukunft ausstellen muss, besonders wenn Sie an die grösseren Schulkinder auf der Landschaft denken, welche kilometerlange Schulwege zwischen einzelnen Dörfern haben, auf Strassen fahren, die nur einen geringen Verkehr aufweisen und deshalb absolut geeignet sind, ja dazu einladen, nebeneinander zu fahren, um gemeinsam die schöne Landschaft zu geniessen oder einen Schwatz abzuhalten. Denken Sie aber auch an die Situation des Vorfahrens der Radfahrer untereinander. Auch in solchen Phasen befinden sich zwei Fahrer nebeneinander. Wie lange darf das Ueberholmanöver dauern? Darf man dem zu überholenden Bekannten kurz einen guten Tag wünschen, oder macht man sich damit schon strafbar? Ich würde es als viel notwendiger erachten, wenn eine vermehrte Verkehrserziehung oder Instruktion der Schüler, wie dies in vielen Städten und grösseren Ortschaften bereits zur Tradition geworden ist, auch in den diesbezüglich noch unterentwickelten Gebieten unseres Landes Platz greifen würde, als mit ungeeigneten gesetzlichen Bestimmungen, welche andererseits wieder durch Ausnahmen durchlöchert werden müssten, Unklarheiten zu schaffen. Erziehen ist besser als verbieten oder reglementieren.

Sollen Gesetze nicht auch dem Schwächeren Schutz bieten? Also bin ich der Meinung, dass der Radfahrer als der kleine oder schwache Verkehrsteilnehmer auch gesetzlich geschützt werden darf und nicht nur in die Schranken, d. h. an den Strassenrand zu weisen ist. Wir sollten nicht einfach alles vom Automobil aus beurteilen, Unfallbekämpfung und Verkehrssicherheit dürfen nicht auf dem Rücken des Radfahrers betrieben werden, d. h. auf die Weise, indem man ihn gewissermassen über den Rand der Strasse hinausdrängt und sagt: Der Radfahrer ist am sichersten, wenn er überhaupt nicht fährt. Denken Sie auch daran, dass es einen Radfahrer- und Motorfahrerbund sowie weitere ähnliche Vereinigungen in unserem Lande gibt, von welchen mindestens der erstere im Vernehmlassungsverfahren unmissverständlich zu verstehen gab, dass die bis-

herige Lösung, da sie sich bewährt hat, als die beste beizubehalten sei. Es könnte leicht passieren, dass die Radfahrer bei einer für sie schlechten Lösung das Referendum ergreifen. Beachten Sie bitte bei Ihrem Entscheid auch diese Möglichkeit. Unterschätzen Sie diese Gilde nicht; sie wird wieder selbstbewusster und nimmt an Zahl ständig zu. So ist sogar in der «NZZ»-Ausgabe vom 2. Juni 1974 ein ausgezeichneter Artikel, betitelt «Die Wiederentdeckung des Fahrrades», erschienen. Ganze Abschnitte werden dem Fahrrad am Bahnhof – die SBB-Vermietung –, den Rad-Wanderferien, den Volksradtouren, den neuen Fahrradzentren sogar des Touring-Clubs der Schweiz (es bestehen bereits deren vier) usw. gewidmet. Sie sehen, ich befinde mich, wenn ich mich heute für den Radfahrer etwas wehre, in ausgezeichneter Gesellschaft, und ich bitte Sie, unterstützen Sie diesen Minderheitsantrag, der einfach den Artikel 46 Absatz 2 in der bewährten bisherigen Fassung – die auch durch von mir befragte Polizisten als durchaus genügend beurteilt wird: «Mehr als zwei Radfahrer dürfen nicht nebeneinander fahren; wenn die Verkehrsverhältnisse es erfordern, müssen sie hintereinander fahren» – belassen möchte. Wenn ich Ihnen zum Schluss noch den einschlägigen Artikel 43 der geltenden Verordnung über die Strassenverkehrsregeln zitiere, dürfte Ihnen dies noch leichter fallen. Es heisst da: «Radfahrer müssen hintereinander fahren, wenn es die Verkehrsverhältnisse erfordern, namentlich: a. ausserorts bei Nacht oder schlechter Witterung; b. auf schmalen Strassen innerhalb eines Fahrstreifens und neben Sicherheitslinien; c. bei dichtem Motorfahrzeugverkehr, wenn für das Kreuzen von zwei Motorwagen nicht ausreichend Platz bliebe; d. wenn sie Fahrzeuge oder Ziele überholen oder an Hindernissen in der Fahrbahn vorbeifahren. Motorräder dürfen nicht neben Fahrrädern oder Motorfahrrädern fahren, Motorfahrräder nicht nebeneinander oder neben Fahrrädern. Die Führer von Fahrrädern und Motorrädern dürfen jedoch im geschlossenen Verband und bei dichtem Fahrradverkehr in Zweierkolonnen fahren.» Sie sehen: Es ist bereits bestens für eine gute Ordnung gesorgt. Uebrigens lässt auch das Wiener Abkommen über den internationalen Strassenverkehr das Nebeneinanderfahren unter gewissen Umständen durchaus zu, so dass ich auch aus diesem Grund keinen Grund sehe, dass wir hier eine Aenderung vornehmen.
Ich bitte Sie, diesem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Waldner: Damit nicht die Meinung aufkommen könnte, ich hätte nur aus Sympathie zum Kollegen Ganz den Minderheitsantrag mitunterzeichnet, bitte ich Sie, auch meinen Argumenten einige Minuten Gehör zu schenken. Sie dekken sich zum Teil mit den Begründungen, die uns Kollege Ganz soeben gegeben hat.
Es ist mir bekannt, dass die Autoverkehrsverbände und die im VHTL organisierten Lastwagenchauffeure im Vernehmlassungsverfahren die vorgeschlagene Aenderung von Artikel 46, d. h. das Einzelfahren der Radfahrer, begrüsst haben. Als Autofahrer kann ich diese Stellungnahme durchaus verstehen. Für mich als Autofahrer wird das Hindernis und für den Radfahrer die Unfallgefahr kleiner, wenn nicht, wie bisher, zwei Radfahrer nebeneinander fahren dürfen. In dieser Frage möchte ich nun aber nicht in erster Linie für die Sicherheit, sondern für das Recht aller Benützer auf einen Anteil an der öffentlichen Strassenfläche plädieren. Für die motorisierten Strassenbenützer haben wir mit sehr viel Geld spezielle Autobahnen gebaut. Ich meine, dass schon aus diesem Grunde der nichtmotorisierte Strassenverkehr auf den übrigen Strassen ein Anrecht auf eine angemessene Strassenfläche beanspruchen darf. Dazu kommt, dass vor allem unsere Nebenstrassen, die schon aus Sicherheitsgründen von den Radfahrern bevorzugt benützt werden, nicht in erster Linie für den motorisierten Verkehr gebaut worden sind. Radfahrer und Fussgänger sind hier von den Autos an die Strassenränder verdrängt worden. Meine Umfrage bei der Polizei hat ergeben, dass leider schon schwere Unfälle passiert sind, weil zwei Radfahrer statt hintereinander nebeneinander gefahren sind. In fast allen Fällen ist aber von den Verunfallten der Absatz 2 von Artikel 46 und es sind die von Kollege Ganz soeben zitierten Einschränkungen in Artikel 43 der Vollziehungsverordnung nicht beachtet worden. Von höchster kantonaler Polizeistelle ist mir bestätigt worden, dass bei Beachtung dieser Einschränkungen die heutige Regelung durchaus genügt. Man hat mir ferner zugeben müssen, dass eine Kontrolle des vorgeschlagenen Einzelfahrens nur ausnahmsweise und zufällig möglich wäre. Zudem würde es sich in der Regel um Kinder handeln, die lediglich ermahnt oder verwarnt werden könnten. Diese Ermahnungen erfolgten aber heute schon gestützt auf den bereits erwähnten Artikel 43 der Vollziehungsverordnung. Eine Durchsetzung des Einzelfahrens dürfte somit auf grosse Schwierigkeiten stossen. Gesetzesverstösse wären wahrscheinlich an der Tagesordnung, vor allem auf den verkehrsarmen Nebenstrassen, Einbahnen oder sogar auf den für den motorisierten Verkehr gesperrten Strassen.
Herr Kollege Ganz hat es bereits gesagt: Das Velo ist das umweltfreundlichste Verkehrsmittel der heutigen Zeit. Der Radfahrer behindert weder den öffentlichen Verkehr noch sterben in den Städten wegen seines Vehikels die Alleebäume ab. Nach ärztlicher Ansicht ist das Velofahren zudem gesund, sofern es nicht so betrieben wird, wie es Eddy Merckx betreibt oder wie es der frühere Rennfahrer Fritz Ganz betrieben hat. Trotz der «Töfflisucht» benützen noch viele Kinder, die in einem Nebendorf die Schule besuchen müssen, das Velo. Sie sollten nach Möglichkeit auf die Nebenstrassen verwiesen werden, wo der motorisierte Verkehr gering ist. Für Hauptstrassen würde ich den kantonalen Polizei- und Baudirektoren empfehlen, dort, wo ausserorts breite Trottoirs angelegt sind, diese auch für den Fahrradverkehr freizugeben. Wo solche Fussgängerwege fehlen, müsste durch einen durchgezogenen weissen oder gelben Strich ein Teil der Strassenfläche den Fussgängern und den Radfahrern vorbehalten bleiben. Solche Lösungen bestehen heute und haben sich bewährt. Ich selbst benütze sehr oft einen Fussgänger- und Radfahrerweg längs der stark befahrenen Hauptstrasse Basel–Zürich. Er hat eine Länge von rund 3 bis 4 km und darf sogar von den Töfflifahrern benützt werde. Ausser unbedeutenden Kollisionen haben sich auf diesem Trasse noch nie Unfälle ereignet. Zusammenstösse zwischen Radfahrern und Fussgängern haben auch höchst selten so schwere Folgen wie ein Zusammenstoss zwischen einem motorisierten und einem nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer.
Geben Sie auch den Nichtmotorisierten ein gewisses Recht auf die Strasse und stimmen Sie dem Minderheitsantrag Ganz, d. h. der heutigen Regelung, zu!

Bundesrat **Furgler:** Es ist immer wieder gut, wenn alte Schweizer Meister im Nationalrat Einzug nehmen. Niemand wird bestreiten, dass Fritz Ganz in dieser Eigenschaft kompetent ist, über das Fahrverhalten der Radfahrer Aussagen zu machen. Er hat in seiner Fraktion ja andere begeisterte Radfahrer: z. B. Herrn Otto Schütz. Man kann daher sagen: Diese Fraktion ist zur Diskussion von Fragen über Radfahrer zuständig.
Was immer Sie auch entscheiden: Die beiden Anträge kommen sich sehr nahe. Ich bin Herrn Ganz und auch Herrn Waldner dankbar, dass sie auf den geltenden Artikel 43 der Verkehrsregelnverordnung verwiesen haben, ersehen wir doch dort daraus, dass heute schon viele Ausnahmen vom Grundsatz des Nebeneinanderfahrens in rechtliche Normen gekleidet werden mussten, um unsere Radfahrer zu schützen. Jeder von uns weiss, wie, verglichen mit unserer eigenen Jugendzeit, heute jeder Knirps und jedes Mädchen, das Velo fährt, gefährdet ist. Ich erinnere Sie insbesondere an die Zeit vor dem Schulbeginn oder in der Mittagszeit in grossen Ortschaften. Ich halte dafür, dass wir uns etwas einfallen lassen müssen: in den Kantonen, in den grossen Ortschaften, um den Radfahrern

– sei es durch Bau von Radfahrerwegen, sei es durch gewisse Vorkehren, auf die die Vorredner verwiesen haben – die gefahrlose Benützung ihrer Fahrräder zu ermöglichen.
Ich möchte Herrn Ganz beruhigen: Wenn Sie dem Antrag des Bundesrates zustimmen, dann werden wir Ausnahmen schaffen für diejenigen Verhältnisse, wo das Nebeneinanderfahren erlaubt sein wird. Wir haben in der Botschaft ganz offen darauf verwiesen; ich verweise Sie auf die Seite 19 und zitiere: «Diese Ausnahmen werden sich, wie auch im Vernehmlassungsverfahren gewünscht wurde, insbesondere auf zwei Bedürfnisse beziehen. Das Nebeneinanderfahren soll erlaubt sein beim Radfahren in geschlossenem Verband und bei dichtem Fahrradverkehr, wenn die Strasse breit ist. Der Bundesrat wird diesen Bedürfnissen durch eine Verkehrsregel-Verordnungsänderung Rechnung tragen.» Aber ich wiederhole: Mir scheint, dass alle Behörden untereinander durch die Anordnung spezieller Wege und Fahrstreifen den jungen und älteren Radfahrern von heute Gelegenheit bieten müssen, ungefährdet durch den Verkehr zu kommen. Wir wollten es durch eine Grundregel tun, die besagt: Das Nebeneinanderfahren ist verboten, Ausnahmen sind gesondert enthalten in der Verordnung. Sie wollen die umgekehrte, bisherige Regelung. Beim sorgfältigen Abwägen glauben wir, dass unser Antrag zweckmässiger ist. Ich bin überzeugt, dass das Ziel, dem Radfahrer seinen Platz auf der Strasse zu lassen, auch durch unser Verfahren möglich gemacht wird.

Le président: La majorité de la commission propose l'interdiction pour les cyclistes de circuler de front. La minorité de la commission maintient le texte actuel: jamais plus de deux de front.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	59 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	42 Stimmen

Art. 46 Abs. 5 (neu)

Antrag Forel

Die Führer von Motorfahrrädern müssen an einer Prüfung nachweisen, dass sie die Grundzüge des Strassenverkehrsgesetzes kennen und dass sie sich körperlich und geistig zum Führen eines Motorfahrzeuges eignen.

Art. 46 al. 5 (nouveau)

Proposition Forel

Le conducteur de cyclomoteur doit réussir un examen prouvant qu'il possède une connaissance élémentaire des lois sur la circulation routière et une aptitude physique et psychique à conduire un véhicule à moteur.

M. **Forel:** On peut appartenir au Parti ouvrier populaire, mais il n'est pas indispensable de faire des propositions populaires! Celle que je vous fais ne l'est guère pour tous les propriétaires de vélomoteurs, jeunes et vieux.
Vous me permettrez tout de même de revenir sur l'esprit de la loi sur les vélomoteurs, qui date d'il y a cinq ans du reste. Le vélomoteur est défini par la loi à l'article 5. Cette loi a donc cinq ans. Depuis, on a assisté à une espèce «d'explosion démographique» des vélomoteurs; cet engin a subi lui-même des transformations assez importantes. C'est vrai qu'il y a, dans la définition de l'«automobile» que l'on donne dans la loi sur la circulation routière, la notion de véhicule qui se meut par lui-même, c'est le sens étymologique d'«automobile». Mais il y a certainement des différences appréciables entre un vélomoteur et une moto. Pour le vélomoteur, la cylindrée est limitée à 50 cm³, alors qu'elle est illimitée pour la moto; la vitesse est limitée à 30 km/h alors que, pour la moto, elle ne l'est que par les signaux routiers.
Troisième point: le départ du vélomoteur doit se faire à pédale, alors qu'une moto peut avoir un starter électrique ou un kick. Mais il y a d'autres différences qui jouent en défaveur du vélomoteur quant à sa sécurité. Après tout, nous sommes en train de discuter une loi sur la sécurité routière. La tenue de route d'un vélomoteur est indiscutablement inférieure à celle d'une moto, que l'on circule à 25 ou 30 à l'heure, c'est l'évidence même. Les possibilités de freinage du vélomoteur sont très inférieures à celle d'une moto qui a automatiquement des freins à tambour, par nécessité, alors que le vélomoteur ne les a pas. Je ferai remarquer aussi, et je pense que MM. les rapporteurs ne me contrediront pas, qu'il est exigé que le départ se fasse à pédale. Or c'est l'instant le plus dangereux pour l'usager du vélomoteur. C'est le moment où il vérifie s'il a bien ouvert le robinet d'essence; il jette un coup d'œil sur les vitesses et fait un effort physique considérable d'une pédale sur l'autre. Si on observe le départ d'un vélomoteur, on constate qu'il prend une place considérable parce qu'il faut un effort physique qui correspond à la nécessité de mettre en route son moteur. Or ces départs en zigzags sont des plus dangereux.

Un grand nombre de vélomoteurs – ce qui n'arrive pas à une moto, ou très rarement –, personnellement je ne l'ai jamais constaté – portent des charges considérables sur leur guidon. C'est aussi une source de dangers évidents; ils le font tant à bicyclette qu'avec un vélomoteur.

Jamais homme ne ressemble autant à une grenouille que lorsqu'il est sur un vélomoteur avec ses deux pieds sur le cadre, les genoux bien écartés, bien sûr. Ce qui augmente l'instabilité du véhicule d'une façon évidente.

Autre inconvénient du vélomoteur par rapport à la moto quant à sa sécurité: le vélomoteur n'a pas de «signophile». Les accidents de vélomoteurs sont fréquents justement du fait qu'ils ont une tenue de route inférieure à celle d'une moto; le danger de dérapage dans le petit gravier est grand. C'est la raison pour laquelle le vélomotoriste ne veut pas circuler au bord de la route; il se tient toujours à 1 mètre et prend plus de place qu'une moto et souvent plus qu'une voiture. Il a des pneus étroits, ce qui est un problème chaque fois qu'il doit traverser une ligne de tram. La grande majorité des gens qui ont adopté récemment le vélomoteur et qui ont déjà un certain âge ne connaissent rien, je m'excuse de le dire, mais absolument rien de la présélection; ils vous coupent la route comme ils l'entendent et c'est à vous de vous conformer aux idées qui surgissent dans le cerveau du cyclomotoriste. Pour les dépassements, il en est de même.

Nous constatons avec plaisir que, dans la plupart des cantons et entre autres dans le mien, les jeunes acquièrent des notions de circulation assez poussées qu'ils apprennent à l'école; cet enseignement est dispensé souvent par des moniteurs de la police. On peut dire que les jeunes qui, maintenant, peuvent conduire un vélomoteur depuis l'âge de 14 ans ont déjà au moins des connaissances élémentaires de la circulation routière. Il n'en est pas de même des personnes âgées. Je ferai remarquer que les réflexes qu'il faut pour marcher sont fort différents de ceux qui sont nécessaires pour rouler. La vue nécessaire pour lire ou pour marcher dans la rue n'est pas la même que celle qui est exigée pour conduire un véhicule à moteur. Je vous rappelle aussi qu'il y a des gens, et j'en connais, qui n'ont jamais conduit un vélo avant de s'acheter un vélomoteur. Ils ne savaient pas aller à bicyclette avant d'avoir un vélomoteur. Beaucoup de personnes âgées – je les comprends fort bien, elles n'ont pas tort – atteintes de rhumatismes, par exemple, qui n'ont plus le droit de circuler en voiture parce que leur vue est insuffisante, s'achètent un vélomoteur. Ils en ont le droit. Nous avons établi pour la circulation routière un certain nombre de lois auxquelles, pour ma part, je me rallie totalement. Pour renouveler un permis de voiture lorsqu'on atteint un certain âge, il faut repasser un examen médical, c'est normal. Les possesseurs d'un permis de conduire pour taxi et camion doivent repasser un examen tous les cinq ans. C'est logique et c'est juste. Pour les cars, les bus, les trolleybus, c'est

tous les trois ans et c'est juste aussi. Nous ne demandons pas des choses impossibles, nous ne demandons pas la lune, ni même les étoiles. Nous demandons une chose réalisable: le conducteur de cyclomoteur doit réussir un examen prouvant qu'il possède une connaissance élémentaire – je dis élémentaire – des lois sur la circulation routière et une aptitude physique et psychique à conduire un véhicule à moteur.
Je ne sais si ma proposition est particulièrement bien à sa place à l'article 46. C'est discutable. Mais le problème qui se pose c'est un problème fondamental, un problème de principe, savoir placer le vélomoteur non plus dans la catégorie réservée aux vélos, mais entre le vélo et la moto.

Cantieni, Berichterstatter: Die Kommission konnte zu diesem Antrag Forel nicht Stellung nehmen, weshalb ich mich hier nur in dem Sinn äussern möchte, dass ich meine persönliche Auffassung dazu bekanntgeben will. Ich möchte Sie bitten, den Antrag Forel zu Artikel 46 Absatz 5 abzulehnen. Dafür sprechen folgende Gründe. Nach Artikel 25 Absatz 1 Buchstabe a des Strassenverkehrsgesetzes hat der Gesetzgeber dem Bundesrat die umfassende Kompetenz zur Regelung der Zulassung der Motorfahrradfahrer übertragen. Der Bundesrat hat ferner die Motorfahrräder grundsätzlich den Fahrrädern gleichgestellt betreffend Verkehrsregeln in Artikel 42 Absatz 4 der Verordnung über die Verkehsregeln, betreffend Versicherungen in Artikel 37 der Verkehrs- und Versicherungsverordnung, betreffend Bau und Ausrüstung in Artikel 75 der Bau- und Ausrüstungsverordnung. Die Anforderungen an Führer von Motorfahrrädern sind: 1. Mindestalter 14 Jahre, gemäss Artikel 18 des Bundesratsbeschlusses vom 27. August 1969; 2. die Abgabe des Handbuches (Art. 21 des Bundesratsbeschlusses vom 27. August 1969); 3. Anordnung einer Prüfung ist möglich, wenn Zweifel an der Eignung bestehen; dies in Uebereinstimmung mit Artikel 25 des Bundesratsbeschlusses vom 27. August 1969; 4. kann ein Fahrverbot bei körperlicher oder geistiger Nichteignung verfügt werden gemäss Artikel 27 des wiederholt zitierten Bundesratsbeschlusses.
Der Bundesrat hat im neuen Entwurf der Verkehrszulassungs-Verordnung das Bestehen einer theoretischen Führerprüfung vorgesehen. Die Vernehmlassung zu dieser Verordnung ist abgeschlossen. Der Antrag Forel betreffend körperlicher und geistiger Nichteignung von Motorfahrradfahrern ist zum Teil bereits verwirklicht und soll betreffend Führerprüfung noch verwirklicht werden. Das scheint mir wesentlich zu sein. Von jedem Führer eines den Fahrrädern gleichgestellten Motorfahrrades den Nachweis der körperlichen und geistigen Eignung zu verlangen, ist nicht gerechtfertigt, nachdem auch die Personenwagen- und Motorradfahrer im Normalfall kein ärztliches Zeugnis beibringen müssen. Es ist besser, die volle Kompetenz beim Bundesrat zu belassen, als nur eine Spezialfrage im Gesetz zu regeln. Wenn aber allenfalls dem Antrag Forel zugestimmt werden sollte, müsste die entsprechende Bestimmung nicht in Artikel 46, der zum Abschnitt III Verkehrsregeln gehört, eingebaut werden, sondern in einem neuen eigenen Artikel 19bis des Strassenverkehrsgesetzes. Aus den dargelegten Gründen und insbesondere angesichts der Tatsache, dass bereits auf der Grundlage bestehender Gesetzgebung und in Vorbereitung stehender Verordnungen dem an sich berechtigten Anliegen des Antragstellers Rechnung getragen wird, bzw. bereits Rechnung getragen wurde, bitte ich Sie, den Antrag Forel abzuweisen.

M. **Kohler** Raoul, rapporteur: La proposition de M. Forel n'ayant pas été discutée en commission, c'est donc à titre personnel que je m'exprime.
Les problèmes que désire résoudre notre collègue par sa proposition, c'est-à-dire d'une part celui des aptitudes physiques et psychiques et, d'autre part, celui de la connaissance des règles de la circulation pour les cyclomotoristes, sont réellement présents et il est incontestable qu'il faut les résoudre. Or des bases légales existent à cet effet. L'article 25 de la loi, qui traite de l'admissibilité des véhicules et de leurs conducteurs, à son 1er alinéa, lettre a, donne au Conseil fédéral la compétences d'édicter des prescriptions visant les cycles à moteurs auxiliaires et les cyclomotoristes.
Le Conseil fédéral a fait usage de cette compétence dans l'ordonnance sur les règles de la circulation, où il a assimilé les cyclomoteurs à des bicyclettes, dans l'ordonnance sur les assurances des véhicules et dans celle sur la construction et l'équipement des véhicules.
Il a en outre, par une décision du 27 août 1969, fixé ses exigences à l'égard des cyclomotoristes en ce qui concerne l'âge minimum (14 ans), la remise d'un condensé des règles de la circulation, la possibilité de les soumettre à un examen lorsqu'il y a des doutes sur les aptitudes, l'interdiction de circuler lorsque les aptitudes physiques ou psychiques sont insuffisantes. Toutes ces exigences, avec d'autres, notamment un examen théorique pour les cyclomotoristes, sont groupées dans un projet d'ordonnance du Conseil fédéral sur l'admission des personnes et des véhicules à la circulation. La procédure de consultation de ce projet vient de se terminer.
La proposition de M. Forel est partiellement réalisée en ce qui concerne les aptitudes physiques et psychiques, elle le sera prochainement en ce qui concerne l'examen théorique des conducteurs de vélomoteurs. Il n'est toutefois pas très logique d'exiger des cyclomotoristes qu'ils présentent un certificat médical – c'est pratiquement ce que demande M. Forel – alors que cela n'est pas demandé aux automobilistes, ni aux motocyclistes. Il est, je crois, préférable de régler le cas particulier des cyclomotoristes par voie d'ordonnance du Conseil fédéral plutôt que dans la loi.
Etant donné que ce que demande M. Forel est pour l'essentiel en train d'être réalisé par voie d'ordonnance du Conseil fédéral, je me permets de lui demander s'il n'est pas disposé à retirer sa proposition? S'il ne le fait pas, je devrais malheureusement en recommander le rejet.

M. **Forel:** Je remercie M. Kohler pour les aimables paroles qu'il vient de prononcer. Je préfère de beaucoup le texte allemand de son collègue qui notait que cet article était mal placé. J'admets qu'il est mal placé, et si vous voulez le déplacer j'y consens, mais si vous me demandez de le retirer, je ne suis pas d'accord.
Bien que je sache que M. le conseiller fédéral Furgler est très occupé, je serais néanmoins très content de connaître son avis.

Bundesrat **Furgler:** Ich komme diesem Wunsche von Herrn Forel sehr gerne nach, vertritt er doch mit seinem Antrag ein Anliegen, das uns wieder alle beschäftigt, hängt es doch auch mit der Unfallbekämpfung und mit der Verkehrssicherheit zusammen. Ich habe das Wort zunächst deshalb nicht ergriffen, weil der Berichterstatter welscher Zunge und der Herr Kommissionspräsident in sehr umfassender Weise die geltende Rechtslage und die geplanten zusätzlichen Massnahmen des Bundesrates geschildert haben.
Es ist unsere Absicht, eine theoretische Führerprüfung für Motorfahrradfahrer einzuführen. Ich halte dafür, dass damit der wichtigste Teil des Anliegens von Herrn Forel verwirklicht wird; mit Bezug auf die praktische Führerprüfung hingegen werden Sie mir beipflichten, dass – im Hinblick auf die grosse Aehnlichkeit dieser Fahrzeuge mit den Fahrrädern – kein echtes Bedürfnis besteht. Ausnahmen bestätigen auch hier die Regel; diese sind vorgesehen.
Herr Forel hat uns mit seinen wertvollen Ausführungen für die zu schaffenden neuen Vorschriften zusätzliches Material geliefert; da bin ich ihm dankbar. Ich würde ihm aber empfehlen, auf den Antrag unter diesen Umständen zu verzichten.

M. **Gautier:** Je m'excuse de prendre la parole maintenant, il y a eu un petit malentendu. Je voudrais remercier notre collègue Forel d'avoir fait cette proposition et cela pour deux raisons.
D'abord parce que, une fois au moins au cours de cette législature, j'aurai l'occasion de soutenir une proposition émanant du Parti du travail. Comme ce doit être la première fois que cela m'arrive, je tiens à le souligner. Ensuite, parce que je crois que sa proposition est parfaitement valable. Après avoir entendu M. le conseiller fédéral Furgler, je ne sais plus très bien s'il faut souhaiter la voir figurer dans la loi ou dans les ordonnances. Je ne veux pas trancher, je verrai si M. Forel se rallie à la proposition du Conseil fédéral.
Ce permis de conduire ou plutôt cet examen rudimentaire pour les conducteurs de cyclomoteurs est une disposition importante à introduire dans la législation. Jeudi dernier, à propos de la proposition de Mme Sahlfeld, on a insisté sur le fait que les accidents de la circulation portent atteinte à la santé et même à la vie des enfants et des jeunes. S'il y a une catégorie parmi laquelle on pourrait réduire le nombre des accidents de la circulation, ce sont bien les cyclomotoristes. J'ai eu fréquemment l'occasion de voir des blessés graves chez les enfants et chez les adolescents, ces derniers sont la plupart du temps victimes d'accidents de cyclomoteurs. C'est un problème extrêmement grave pour la santé de notre jeunesse. Je crois que si l'on exigeait – comme le dit notre collègue Forel – un minimum de formation avant de laisser les jeunes conduire un cyclomoteur, on éviterait très vraisemblablement un certain pourcentage d'accidents.

Le président: M. le député Forel maintient sa proposition. Elle est combattue par M. les rapporteurs de la commission.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Forel	38 Stimmen
Dagegen	41 Stimmen

Art. 47 Abs. 2
Antrag der Kommission
Streichen (= bisheriges Recht)

Art. 47 Abs. 2
Proposition de la commission
Biffer (= texte actuel)

Cantieni, Berichterstatter der Mehrheit: Zuerst eine Bemerkung zur Fahne. Der Antrag der Kommission zu Artikel 47 Absatz 2 könnte als ein solcher der Kommissionsminderheit gewertet werden. In Tat und Wahrheit handelt es sich aber um den Antrag der Kommission, d. h. es besteht hier keine Mehrheit und keine Minderheit.
Materiell ist zu diesem Artikel folgendes zu sagen: Entgegen dem Antrag des Bundesrates und dem Beschluss des Ständerates beantragt Ihnen die Kommission, den bisherigen Artikel 47 Absatz 2 beizubehalten. Er hat folgenden Wortlaut: «Wenn der Verkehr angehalten wird, haben die Motorradfahrer ihren Platz in der Fahrzeugkolonne beizubehalten.»
Es ist eine Tatsache, dass die Motorradfahrer, die meistens links vorfahren, den Verkehr wesentlich mehr behindern als die Radfahrer. Die Kommission hat mit 11:0 Stimmen einem Antrag auf Beibehaltung von Absatz 2 zugestimmt. Auch hier steht die Verkehrssicherheit im Mittelpunkt der Betrachtungen. Ich ersuche Sie, dem Kommissionsantrag zuzustimmen.

M. **Kohler,** Raoul, rapporteur: Je vous fais remarquer que, contrairement à ce qui est mentionné dans le dépliant, ce n'est pas la minorité qui vous fait cette proposition mais la commission. Votre commission vous propose de maintenir l'alinéa 2 de l'article 47 qui a la teneur suivante: «Si la circulation est arrêtée, les motocyclistes resteront à leur place dans la file des véhicules.»
En délibérant à l'article 46, 3e alinéa, vous venez de supprimer cette disposition pour les cyclistes. Une différence doit être faite entre motocyclistes et cyclistes. En principe, les motocyclistes doivent rester dans la file parce que leur véhicule est plus grand que celui des cyclistes, plus lourd aussi, moins facile à manier aux vitesses réduites et à l'arrêt. Un arrêt prolongé dans une colonne ne leur fait pas perdre plus de temps qu'aux automobilistes, du fait qu'ils ont un moteur puissant, ce qui n'est pas le cas pour les cyclistes. C'est donc à l'unanimité que la commission vous propose le maintien de l'alinéa 2 de l'article 47.

Angenommen – Adopté

Art. 49 Abs. 3 (neu)
Antrag Rüttimann
Nachts haben die Fussgänger auf unbeleuchteten Strassen ohne Gehweg ein reflektierendes Leuchtband zu tragen.

Art. 49 al. 3 (nouveau)
Proposition Rüttimann
Sur les routes non éclairées dépourvues de voie qui leur soit réservée, les piétons sont tenus, la nuit, de porter sur leurs vêtements une bande réfléchissante.

Rüttimann: Während der Beratungen dieser Gesetzesänderung wurde immer wieder die Verkehrssicherheit in den Mittelpunkt gestellt. Auch meinen Antrag zu Artikel 49 möchte ich in diesem Sinne verstanden wissen, indem ich ihm einen neuen Absatz 3 beifügen möchte. Betrachten Sie bitte dies nicht als mein Steckenpferd, da ich ja schon im Jahre 1972 in dieser Sache ein Postulat eingereicht hatte, das der Bundesrat entgegennahm und von Ihnen auch überwiesen wurde. Allerdings kam der Bundesrat in seiner Beantwortung zur Ansicht, dass sich ein Obligatorium für die Fussgänger zum Tragen von Leuchtbändern nur schwer durchsetzen liesse. Da die Verhältnisse sehr unterschiedlich seien und rasch wechseln, wäre es nicht leicht, eine klare Vorschrift zu erlassen, wann und wo die Leuchtbänder zu tragen seien. Ein besserer Schutz des Fussgängers dränge sich aber auf, und der Bundesrat sei bereit, das Tragen von Bändern oder Manschetten via BfU zu fördern. Soweit die Begründung des Bundesrates.
Die bessere Kenntlichmachung und damit der bessere Schutz für die Fussgänger auf der Strasse ist für mich ein echtes und ernstes Anliegen, denn als ehemaliges Mitglied eines Bezirksgerichtes hatte ich leider zahlreiche solcher Fussgängerunfälle mitbeurteilen müssen, bei denen auch meistens tiefes menschliches Leid miteinherging. Die Diskussion um den Schutz des Fussgängers dreht sich zwar heutzutage hauptsächlich um den Bereich des Fussgängerstreifens. Das findet in städtischen Verhältnissen durchaus seine Rechtfertigung. Immerhin wäre hier durch mehr gegenseitige Rücksichtnahme zwischen Autofahrer und Fussgänger eine wirksame Unfallbekämpfung zu erzielen. Hingegen besteht für den auch noch so vorsichtigen und pflichtbewussten motorisierten Strassenbenützer eine heimtückische Situation ausserorts und bei Nacht, wenn die Strasse vom Fussgänger in der Längsrichtung begangen wird. Es kommt vor allem auf dem Lande noch verhältnismässig viel vor, dass der Weg von einer Ortschaft zur andern – hauptsächlich von älteren Leuten – unter die Füsse genommen wird; insbesondere in Gegenden, wo Altersheime, Heil- und Pflegeanstalten und dergleichen betrieben werden, verdichtet sich die Gefahr ganz eklatant. Die Insassen erhalten dort periodisch Ausgang oder Urlaub, kehren nicht rechtzeitig heim, werden dann plötzlich von der Dunkelheit überrascht und irren auf unbeleuchteten Autostrassen umher. Diese sind bekanntlich

zum grössten Teil mit einem schwarzen Asphaltbelag versehen. Wenn der Fussgänger zudem noch dunkle Kleidung trägt, wenn Niederschläge oder Nebel die Sicht beeinträchtigen, treten immer wieder die sehr gefährlichen Situationen auf, in denen der Fussgänger vom Lichtkegel des Scheinwerfers zu spät erreicht und damit vom Automobilisten schlecht erkannt wird. Die nachfolgenden Kollisionen verlaufen meistens deshalb verhängnisvoll, weil der Fussgänger in der Regel durch die Stossstange angefahren und anschliessend auf die Motorhaube geworfen wird. Bein- bzw. Schädelbrüche sind dann meistens die fast zwingende Folge davon. Viele dieser schweren Unfälle mit oft tödlichem Ausgang und damit schweres Leid könnten vermieden werden, wenn die Fussgänger sich durch Leuchtbänder besser kenntlich machen würden, Warum nun aber ein Obligatorium? Der Bundesrat sagt selber in der Beantwortung meines Postulates vom 17. März 1972, dass entsprechende Aufrufe zum Tragen von Leuchtbändern durch die BfU und andere Organisationen bisher leider ohne grossen Erfolg blieben. Ich sehe auch wirklich nicht ein, warum ein Obligatorium nicht durchzusetzen wäre.

Die Formulierung meines Antrages zu einem neuen Absatz 3 wäre klar und unmissverständlich. Das Leuchtband wäre demnach zu tragen beim Begehen von Strassen ohne Beleuchtung und ohne Trottoirs. Das wird in den weitaus meisten Fällen ausserorts sein. Eine solche Vorschrift wäre doch dem Fussgänger durchaus zuzumuten und würde nur zu seinem Schutze gereichen. Vorsteher von Anstalten wären anzuhalten, keine Insassen weggehen zu lassen, ohne für den Eventualfall das Leuchtband auf sich zu tragen. Finanziell würde eine solche Vorschrift überhaupt nicht ins Gewicht fallen, sondern durch die bessere Sicherheit hundertfach aufgewogen. Wenn also einmal mit möglichst kleinem Aufwand eine möglichst grosse Wirkung erzielt werden könnte, so darf man das bestimmt hier sagen. Es geht meines Erachtens nicht an, dass man den Motorfahrzeugführern immer mehr Pflichten und Schranken auferlegt, die Fussgänger aber weiterhin teilweise sorglos auf den nächtlichen Strassen zirkulieren lässt. Das heutige SVG wurde ja seinerzeit vom damaligen MFG – also Motorfahrzeuggesetz – ummoduliert. Man wollte damit bewusst sagen, dass nicht nur die Motorfahrzeugführer, sondern auch die Fussgänger und Radfahrer darunter fallen müssen.

Wenn durch eine solche Massnahme auch nur ein Todesopfer oder ein Schwerverletzter verhütet werden könnte, wäre sie gerechtfertigt. Es ereignen sich aber jährlich viele solche Unfälle, die dann schweres Leid nicht nur für die betroffenen Angehörigen, sondern auch für den verantwortungsvollen, unglücklichen Autofahrer nach sich ziehen. Aus diesen Darlegungen hoffe ich, Sie werden meine Sorge zu der Ihrigen machen und diesem Antrag zustimmen. Damit leisten Sie einen wirkungsvollen Beitrag zur Senkung der immer noch zu hohen Unfallziffer.

Frau **Meyer** Helen: Gestatten Sie, dass ich mit dieser Leuchtbinde friedlich im Namen und zugunsten des Fussgängers demonstriere. Seitdem das Motorfahrzeug Herr der Strasse geworden ist, sind die Sicherheit und die Rechte des Fussgängers in katastrophaler Weise beeinträchtigt. Vom Motorfahrzeuglenker muss deshalb eine rücksichtsvolle Fahrweise verlangt werden, die ihm ein Ausweichen und nötigenfalls das rechtzeitige Bremsen erlaubt. Andererseits muss sich der Fussgänger mit dem Fahrzeug auf der Strasse abfinden und – wie Kollege Rüttimann verlangt hat – das Seinige zur eigenen Sicherheit vorkehren. Da ich beim Fussgänger wenig bis keinen «goodwill» feststellte, ein Leuchtband überhaupt zu tragen, war ich zuerst der Ansicht – wie viele unter uns –, dass man das Tragen von Leuchtbinden wohl empfehlen soll, aber nur im Sinne einer freiwilligen Selbstschutzmassnahme. Inzwischen ist es mir jedoch klar geworden, dass eine blosse Empfehlung wenig Sinn hat; denn nur eine ganz kleine Zahl von Fussgängern dürfte sich aufraffen, eine Leuchtbinde anzuschaffen. Wie ich vom Schweizerischen Strassenverkehrsverband erfuhr, wurden bisher nur von AHV-Bezügern Leuchtbinden angefordert. Aber gerade diese trifft man ja am wenigsten zu nächtlicher Stunde auf den Strassen. Eine Leuchtbinde kann man schon aus 300 Metern Entfernung wahrnehmen, währenddem die Sicht bei Abblendlicht bekanntlich nur rund 50 Meter und bei Scheinwerferlicht nur bis 100 Meter beträgt. Wenn wir überzeugt davon sind, dass eine Leuchtbinde etwas Gutes ist, weil damit Verkehrsunfälle verhindert werden können, muss dieses Gute auch getan werden.

Man sprach auch schon öfters von heller Bekleidung auf nächtlicher Strasse. Aber verlangen Sie dies von einem Bauern, der nachts vom Stammtisch nach Hause geht! Nein, es ist schon richtig, dass der Fussgänger auf dem Land, also auf Strassen ohne Beleuchtung und Trottoirs diese kleine billige Leuchtbinde anschafft und bei sich trägt wie einen persönlichen Ausweis. Dass die Automobilverbände für diesen Beitrag des Fussgängers an dessen Sicherheit sind, ist selbstverständlich. Aber auch der Präsident des Schweizerischen Fussgängerverbandes kann – wie er mir erklärte – trotz Bedenken betreffend Schuldzuschiebung an den Fussgänger, wenn er die Leuchtbinde ausnahmsweise einmal nicht bei sich trüge, sich dem Antrag von Kollege Rüttimann anschliessen, wenn der Text des Antrags mit «ausserorts» ergänzt würde. Dieses Gespräch hat leider in allerletzter Minute stattgefunden, weshalb es mir leider nicht möglich war, diesen Antrag noch rechtzeitig heute einzureichen. Ich bitte Sie trotzdem, diesem so ergänzten Antrag Ihre Stimme zu geben.

Aber neben dieser Selbstschutzmassnahme von seiten des Fussgängers drängen sich im Hinblick auf den Motorfahrzeugverkehr, der sich immer mehr bis in die abgelegensten Weiler ausdehnt, auch Massnahmen von seiten des Bundes zum Schutze des Fussgängers auf. Dies sind erstens eine viel umfassendere Information des Fussgängers, verbunden mit einer systematischen Verkehrsschulung. Bundesrat Dr. Ludwig von Moos schrieb seinerzeit im Vorwort zum jetzt noch geltenden, vor zwei Jahren neu herausgegebenen «Schweizerischen Handbuch der Verkehrsregeln»: «Sicherheit fordert, dass jeder Strassenbenützer, sei er Fussgänger... über die Verkehrsregeln Bescheid weiss und sie befolgt.» Dieser Satz beinhaltet ein ganzes Arbeitsprogramm. Der Motorfahrzeuglenker kennt das Strassenverkehrsgesetz oder sollte es kennen, aber die Nichtmotorisierten haben es noch nie gesehen. Die Befragung von Fussgängern hat ergeben, dass sie nicht wissen, dass sie gemäss Artikel 49 Absatz 1 namentlich bei Nacht auf der linken Strassenseite gehen sollten. Die meisten Fussgänger glauben, dass die spärlich angebrachten Tafeln «Links gehen, Gefahr sehen» eine unverbindliche Empfehlung bedeuten. Diese Unkenntnis hat tragische Folgen. 1973, also letztes Jahr, wurden 427 Fussgänger, die den Strassenrand zum Gehen benützen mussten, angefahren oder überfahren, also im Durchschnitt mehr als eine Person täglich. Davon waren 273 Rechtsgehende. Linksgehende verunfallten 154. Die Unfallgefahr auf der rechten Strassenseite ist demnach fast doppelt so gross.

Es fehlt uns – und das wird weitherum als grosses Manko betrachtet – eine Zusammenfassung aus dem Strassenverkehrsgesetz für den Fussgänger, mit allen ihn betreffenden Vorschriften, einschliesslich Informationen über Versicherung und Haftpflicht. Eine solche Zusammenfassung müsste, in leicht verständlicher Sprache abgefasst, jedem Fussgänger zugänglich gemacht werden. Am einfachsten wäre natürlich ein Auszug aus dem «Schweizerischen Handbuch der Verkehrsregeln», ergänzt auf den heutigen Stand der Verkehrserziehung. Auch das vom TCS für AHV-Bezüger herausgegebene Merkblatt «Grünes Licht für ein unfallfreies Alter» ist ausgezeichnet, wenn auch nicht im vorerwähnten Sinn vollständig. Eine solche Fussgängerinfor-

mation müsste Hand in Hand gehen mit einheitlichen schweizerischen Aktionen, um das korrekte Verhalten im Strassenverkehr systematisch, nach einem klaren Konzept praktisch einzuüben.
Die zweite und letzte Massnahme, die ich hier im Zusammenhang mit diesem Antrag vorschlage, verlangt vom Bund her Einflussnahme auf die kantonalen und kommunalen Behörden, die oft, nicht immer – es gibt auch hier Vorbilder –, das Recht des Fussgängers auf Schutzvorkehrungen völlig ausser acht lassen. So können wir beobachten, dass zwischen aufstrebenden Kurorten mit starker Fussgängerfrequenz, ja selbst innerorts, die Strasse verbreitert wird, aber weder Trottoirs noch Fussgängerlinien angebracht werden. Wenn nur das Auto Platz hat! Man muss sich da nicht wundern, wenn der Fussgänger erbittert ruft: «Die Planer und Baubewilliger sind eben alle Autofahrer!» Wenn wir wirklich wollen, dass der Schweizer aus Gründen der Gesunderhaltung und des Umweltschutzes vermehrt geht statt fährt, müsste seine Sicherheit allen Behörden am Herzen liegen. Fussgängerdomänen inner- und ausserorts sollten zur Selbstverständlichkeit werden.
Herr Bundesrat, ich danke Ihnen für alle Massnahmen, die Sie zum Schutze des Fussgängers anordnen werden.

Cantieni, Berichterstatter: Dem Antrag von Herrn Kollega Rüttimann kommt zweifellos grösste Bedeutung zu, beschlägt er doch ein Gebiet, das unser aller Sorge ist, nämlich die Sicherheit des Fussgängers. Ich möchte auch nicht in Zweifel ziehen, dass die vorgeschlagene Massnahme diesem Grundsatz in optimaler Form Rechnung tragen würde. Trotzdem muss ich Ihnen beantragen, den Antrag Rüttimann abzulehnen, und zwar aus folgenden Gründen: Die vorgeschlagene Bestimmung gehört vorerst in die Verkehrsregelnverordnung und nicht primär ins Gesetz. Uebrigens kann sie, gestützt auf Artikel 57 Absatz 1 des Strassenverkehrsgesetzes, vom Bundesrat heute schon erlassen werden, so wie auch für Fussgängerkolonnen nachts auf der Vorder- und Rückseite ein gelbes Licht in Artikel 49 der Verkehrsregelnverordnung vorgeschrieben ist.
Gegen die Aufnahme ins Gesetz spricht auch die Schwierigkeit der Durchführung dieser Vorschrift in der Praxis. Erfahrungen aus früheren Versuchen mit reflektierenden Materialien zeigten, dass die Fussgänger nach einer bestimmten Zeit diese verlieren oder mitzunehmen vergessen. In all diesen Fällen müsste die Polizei mit Strafen durchgreifen. Der Fussgänger-Schutzverband hat sich zudem dieses Anliegens angenommen und führt Verkehrserziehungsaktionen für Fussgänger mit Leuchtbändern durch. Die Ergebnisse werden dem Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement zu gegebener Zeit bekanntgegeben.
Schliesslich könnte die Aufmerksamkeit der Automobilisten bzw. der Motorradfahrer nachlassen, und zwar in dem Sinn, dass beispielsweise dort schneller gefahren würde, wo der Fahrer kein reflektierendes Leuchtband feststellt und deshalb annehmen muss, es befinde sich kein Fussgänger am Strassenrand.
Aus diesen drei Gründen möchte ich Ihnen beantragen, dem Vorschlag von Kollega Rüttimann nicht stattzugeben und ihn abzulehnen.
Das gleiche möchte ich Ihnen auch beantragen in bezug auf den ergänzten Antrag der Kollegin Helen Meyer. Sie hat den Antrag dahin geändert, dass er lediglich ausserorts seine Gültigkeit haben sollte.

M. **Kohler** Raoul, rapporteur: Notre collègue M. Rüttimann propose un alinéa supplémentaire à l'article 49, lequel fixe les règles applicables aux piétons. Il désire augmenter la sécurité des piétons, circulant de nuit, sur des routes non éclairées, en les obligeant à porter sur leurs vêtements une bande réfléchissante.
Il ne fait pas de doute que si tous les piétons qui cheminent le long des routes, de nuit, étaient mieux visibles, s'ils signalaient en quelque sorte leur présence à l'aide de matériaux réfléchissant la lumière, la sécurité routière serait améliorée. Je pense que les automobilistes surtout apprécieraient qu'on oblige les piétons à porter de nuit des vêtements munis de bandes réfléchissantes. L'effort que l'automobiliste doit faire, de nuit, en scrutant quasi en permanence le bord de la chaussée, la concentration qui est nécessaire pour découvrir dans l'obscurité le piéton qui, le plus souvent, se détache mal du fond lumineux, cette espèce de crainte et d'angoisse de ne pas pouvoir déceler assez tôt des piétons font que, pour un automobiliste, la circulation de nuit est très astreignante, pénible et donc dangereuse.
La mesure que nous propose notre collègue M. Rüttimann et qui a déjà été discutée et suggérée à maintes reprises ces vingt dernières années pourrait sans autre être introduite par le Conseil fédéral. La compétence lui en est donnée à l'article 57, 1er alinéa, de la loi. Il a fait usage de cette compétence lorsqu'il a fixé les règles applicables aux files de piétons à l'article 49 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière. S'il n'a pas pu se résoudre, jusqu'à présent, à rendre obligatoire la mesure préconisée par notre collègue M. Rüttimann, c'est parce que l'exécution de cette mesure présente de nombreuses difficultés dans la pratique. Les essais auxquels on s'est livré ont montré qu'après peu de temps les piétons avaient perdu ou oublié d'emporter leur matériel réfléchissant. Or, si l'on rend obligatoire le port d'une bande réfléchissante, la sécurité routière n'est réellement améliorée que si tous les piétons sans exception se soumettent à cette mesure ou y sont contraints. On peut même dire qu'avec l'obligation demandée par notre collègue M. Rüttimann, tous les piétons qui ne se soumettraient pas, par négligence, par inadvertance ou par oubli seraient beaucoup plus exposés aux dangers d'accident que ce n'est le cas actuellement. Cette disposition obligerait les organes de la police à intervenir de nuit contre les piétons, à mettre à l'amende ou à dénoncer tous ceux qui ne seraient pas en ordre, à faire en quelque sorte la chasse aux piétons. Je ne pense pas que, dans l'état actuel des choses, cette obligation soit souhaitable. Je trouve qu'elle est encore prématurée.
La Ligue pour la protection des piétons s'occupe de cette question, organise des actions de sécurité routière pour les piétons et fait des essais avec des bandes réfléchissantes. Elle informera le Conseil fédéral des résultats de ses campagnes. Actuellement, je crois qu'il faut recommander vivement et chaleureusement aux piétons de porter de nuit des matériaux réfléchissants sur leurs vêtements lorsqu'ils circulent sur les routes, mais il faut aussi encore et toujours à l'avenir que l'automobiliste se comporte comme si les piétons n'étaient pas mieux signalés que c'est le cas actuellement.
A titre personnel – la commission n'ayant pas été saisie de cette proposition – je vous invite à repousser la proposition Rüttimann.
La proposition de notre collègue, Mme Hélène Meyer, qui limite le port obligatoire de matériel réfléchissant aux piétons circulant sur les routes en dehors des localités, pourrait être retenue si les essais auxquels on se livre actuellement et auxquels se livrera encore le Conseil fédéral à l'avenir deviennent concluants. Le Conseil fédéral pourra, sans qu'aucune revision de la loi soit nécessaire, ordonner des mesures analogues à celles que propose notre collègue.

Bundesrat **Furgler:** Der jetzt geltende Artikel 57 sagt: «Der Bundesrat kann weitere Verkehrsvorschriften erlassen und für besondere Verhältnisse Ausnahmen von den Verkehrsregeln vorsehen, namentlich für das Militär und die Einbahnstrassen.» Gestützt auf diese Gesetzesnorm haben wir bei den Verkehrsregeln im Artikel 49 bereits Schutzvorschriften für Fussgängerkolonnen eingeführt, auf die im Laufe der Beratungen mehrfach hingewiesen worden ist.
Wir bringen dem Anliegen der beiden Antragsteller grösste Aufmerksamkeit entgegen, halten aber dafür, dass es zu

einem falschen Verhalten führt, wenn der Mensch im allgemeinen und der Fussgänger im speziellen nur durch staatlichen Zwang Schutzvorschriften befolgt, die er freiwillig aus innerster Ueberzeugung – es geht ja um sein Leben – ohne weiteres anwenden kann. Annahme des Antrags von Herrn Rüttimann würde aber bedeuten: Staatliche Norm, Zwang: Sie (die Fussgänger) müssen eine solche Binde tragen. Auch dem besten unter Ihnen wird es gelegentlich passieren, dass er diese Binde ausgerechnet im falschen Kleid hat, nämlich in dem, das er nicht trägt. Der Schutzmann ist gezwungen, ihn dafür zu bestrafen! Ist das der Sinn Ihres Antrages? Sicher nicht. Das führt alles zur Diskreditierung der Idee.
Als Frau Meyer soeben in liebenswürdiger Weise, gleichsam als Captain mit der Armbinde, für sämtliche Fussgänger sprach, da dachte ich, dass die Fussgängerligen, für die sie im speziellen sich verwendet hat, ihre Mitbürger, Mitmenschen kraft der Ueberzeugung der Argumente dazu bringen sollten, vielmehr als bisher von diesem Hilfsmittel Gebrauch zu machen. Und in dieser Weise werden wir auch von den Versuchen, die jetzt von dieser Liga durchgeführt werden, mit grösster Aufmerksamkeit Kenntnis nehmen und prüfen, ob Anlass für eine zusätzliche Verkehrsregel – niemals aber für eine neue Norm im Gesetz – besteht.
Wir sollten uns nicht nur durch staatlichen Zwang, sondern aus innerster Ueberzeugung solcher Schutzmittel bedienen. In diesem Sinne haben auch beide Anträge ihren guten Sinn gehabt. Ich möchte aber doch bitten, dass man darauf verzichtet, jetzt eine Aufnahme in das Gesetz zu beschliessen; solche Dinge gehören, wenn überhaupt, in die Verordnung.

Le président: Mme Hélène Meyer amende la proposition Rüttimann en ce sens que l'obligation du port de la bande réfléchissante est limitée aux piétons circulant hors des localités.
Je vous propose de vous prononcer d'abord sur ce sous-amendement.

Abstimmung – Vote

Für den Abänderungsantrag Helen Meyer	40 Stimmen
Dagegen	32 Stimmen
Für den abgeänderten Antrag Rüttimann	19 Stimmen
Dagegen	53 Stimmen

Art. 55

Antrag der Kommission

Marginalie: Feststellung der Angetrunkenheit

Abs. 2 und 3

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 1 und 4

Nach Entwurf des Bundesrates

Antrag Eng

Abs. 1

Angetrunken ist, wessen Fahrtauglichkeit durch Alkoholeinfluss beeinträchtigt wird. Als angetrunken gilt in jedem Fall, wer eine Blutalkoholkonzentration von wenigstens 0,8 Gewichtspromille aufweist.

Antrag Barchi

Abs. 1 und 4

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 55

Proposition de la commission

Titre marginal: Conducteurs pris de boisson

Al. 2 et 3

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 1 et 4

Selon le projet du Conseil fédéral

Proposition Eng

Al. 1

Est réputé pris de boisson le conducteur qui présente un taux d'alcoolémie d'au moins 0,8 pour mille ou dont l'aptitude est diminuée par l'alcool.

Proposition Barchi

Al. 1 et 4

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Cantieni, Berichterstatter: Gemäss Antrag des Bundesrates soll ihm die Kompetenz zur rechtmässigen Verankerung des für die Annahme der Angetrunkenheit massgebenden Blutalkoholgrenzwertes übertragen werden. Beim Erlass des Strassenverkehrsgesetzes im Jahre 1958 wurde auf die Festlegung eines Blutalkoholgrenzwertes im Gesetz bewusst verzichtet. Mit der Uebertragung der rechtlichen Würdigung an die rechtsanwendenden Behörden wollte der Gesetzgeber damals verhindern, dass eine Grenze angesetzt wird, von der immer Angetrunkenheit angenommen werden muss, darunter aber nicht. Mit Bundesgerichtsentscheid 90/IV 159 hat das Bundesgericht, gestützt auf ein Gutachten vom 30. Mai 1964, die Grenze auf 0,8 Promille festgesetzt, bei der die Angetrunkenheit unwiderlegbar, d. h. unabhängig von weiteren Beweisen und individueller Alkoholverträglichkeit anzunehmen ist. Dieser Blutalkoholgrenzwert von 0,8 Promille hat heute praktisch Normcharakter angenommen. Die europäische Verkehrsministerkonferenz vom 14. Juni 1968 hat eine Resolution angenommen, wonach der Grenzwert für die Angetrunkenheit in der nationalen Gesetzgebung festzulegen sei. Die Schweiz hat dieser Resolution zugestimmt. Ob der Blutalkoholgrenzwert in einem Gesetz oder in einer bundesrätlichen Verordnung verankert werden soll, ist an sich nicht entscheidend. Wesentlich ist jedoch, dass der Bürger die rechtliche Norm kennt. Man diskutiert heute, den Blutalkoholgrenzwert auf 0,5 Promille herabzusetzen, wie dies verschiedene Staaten bereits kennen. Die Tendenz geht eindeutig in Richtung Herabsetzung des Grenzwertes. Die ständige Strassenverkehrskommission hat sich mit Zweidrittelsmehrheit für die rechtssatzmässige Verankerung des Blutalkoholgrenzwertes ausgesprochen. Ihre Kommission hat mit 10 : 5 Stimmen beschlossen, am Antrag des Bundesrates festzuhalten, dies in Abweichung des ständerätlichen Beschlusses, der sich für Streichung ausgesprochen hat. Konsequenterweise beantragt Ihnen auch die Kommission Festhalten am Antrag des Bundesrates in bezug auf Artikel 55 Absatz 4. Ich bitte Sie, dem Antrag der Kommissionsmehrheit Ihre Zustimmung angedeihen zu lassen.

M. **Kohler** Raoul, rapporteur: A l'article 55, le Conseil fédéral nous propose un nouvel alinéa 1 grâce auquel il aura la compétence de fixer, par voie d'ordonnance, le taux limite d'alcoolémie à partir duquel un conducteur est censé être pris de boisson, indépendamment de toute autre preuve et de son degré de tolérance à l'alcool.
Lors de l'élaboration de la loi sur la circulation routière en 1957, le législateur a confié aux tribunaux l'appréciation juridique des faits. De ce fait, il a voulu empêcher qu'on fixe une limite à partir de laquelle un conducteur doit toujours être considéré comme pris de boisson. Depuis lors, la situation a changé. Le Tribunal fédéral, dans son arrêté 90/IV 159 a fixé à 0,8 pour mille la limite à partir de laquelle le conducteur est réputé sans conteste pris de boisson, indépendamment de toute autre preuve et de son degré de tolérance à l'alcool. Ce taux de 0,8 pour mille a aujourd'hui pratiquement le caractère d'une norme. Or, des normes ayant un caractère obligatoire pour le citoyen doivent être fixées par une règle de droit et ne doivent

pas découler d'une interprétation judiciaire. La Conférence européenne des ministres des transports a adopté, en 1968, une résolution demandant de fixer dans la législation de chaque Etat le taux-limite à partir duquel un conducteur est réputé pris de boisson. La Suisse a approuvé cette résolution.
Cette norme, de portée générale, peut être fixée dans la loi ou dans une ordonnance du Conseil fédéral. C'est surtout pour des raisons pratiques que le Conseil fédéral propose la voie de l'ordonnance. Si, pour des raisons de sécurité routière, à la suite de nouvelles données scientifiques, il s'avérait nécessaire d'abaisser le taux d'alcoolémie – on parle de 0,5 pour mille – une ordonnance du Conseil fédéral permettrait une intervention plus rapide que la voie de la revision légale.
Les dispositions des alinéas 2, 3 et 4 figurent dans la loi actuelle aux alinéas 1, 2 et 3. En acceptant la proposition du Conseil fédéral, il y aurait lieu alors de supprimer la dernière phrase de l'alinéa 3 actuel, qui précise que «l'appréciation juridique des faits constatés appartient aux autorités compétentes pour traiter le cas».
Le Conseil des Etats, par 28 voix contre 7, s'est opposé à la proposition du Conseil fédéral. Il maintient la situation actuelle, c'est-à-dire que l'appréciation juridique des faits appartient aux juges parce que les dispositions actuellement en vigueur ont fait la preuve de leur efficacité.
Votre commission, après une longue discussion, dans un premier vote, par 9 voix contre 6, a préféré que le taux d'alcoolémie soit fixé par voie d'ordonnance du Conseil fédéral plutôt que dans la loi elle-même. Dans un deuxième vote opposant la proposition du Conseil fédéral à celle du Conseil des Etats, votre commission, par 10 voix contre 5, vous recommande d'adhérer à la proposition du Conseil fédéral.

Eng: Ich stelle Ihnen den Antrag, die Tatbestandsmerkmale der Angetrunkenheit, insbesondere die Promillegrenze, in das Gesetz aufzunehmen. Der Text meines Antrages entspricht dem Minderheitsantrag Dillier, der im Ständerat zugunsten des geltenden Rechts abgelehnt worden ist. Artikel 59 MFG und alsdann 55 SVG haben den Blutalkoholgrenzwert, dessen Ueberschreiten Strafbarkeit zur Folge haben soll, nicht festgelegt. Das Bundesgericht und mit ihm die kantonale Judikatur nehmen aber unabhängig von der individuellen Alkoholverträglichkeit Angetrunkenheit an, wenn der Alkoholgehalt einen bestimmten Grenzwert erreicht; vorerst war es 1 Promille und seit dem Entscheid im Jahre 1964 nun 0,8 Promille. Das entspricht aber nicht dem Willen des Gesetzgebers. Dieser wollte ehemals mit der Uebertragung der rechtlichen Würdigung an die rechtsanwendende Behörde verhindern, dass eine Grenze angesetzt wird, von der an immer Angetrunkenheit angenommen werden muss, darunter aber nicht. Der Blutalkoholgrenzwert von 0,8 Promille hat demgegenüber heute, wie auch der Kommissionsberichterstatter bestätigt hat, Normcharakter angenommen, d. h. die 0,8 Promille sind zu einem Tatbestandsmerkmal geworden. Das Legalitätsprinzip verlangt nun aber, dass alle Merkmale strafbaren Verhaltens und dessen Folgen im Zeitpunkt seiner Ausführung durch das Gesetz bestimmt werden, wobei nicht nur ein Gesetz im formellen Sinne, also ein auf dem ordentlichen Weg der Gesetzgebung entstandener Erlass, sondern auch eine Verordnung genügt, wie es der Bundesrat ja vorschlägt. Massgeblich scheint dem Bundesrat die ihm damit verbundene Flexibilität, die ein rasches Handeln gewährleisten soll. Seinen Antrag könnte er aber auch damit begründen, dass die Promillegrenze in einer Verordnung dem politischen Entscheid entzogen würde, und schliesslich, dass die Promillegrenze so nicht dem Referendum unterstände. Demgegenüber halte ich dafür, dass die Promillegrenze in Anbetracht der Deliktshäufigkeit in das Strassenverkehrsgesetz gehört. Es ist dies ein Gebot der Rechtssicherheit, die besser gewährleistet bleibt, wenn das Gesetz über die Tatbestandsmerkmale der Angetrunkenheit Auskunft gibt. Die Flexibilität ist damit keineswegs eingeschränkt. Der Bundesrat erklärt ja selber, dass er auf alle Fälle erst aufgrund eines einlässlichen Vernehmlassungsverfahrens über eine Herabsetzung des Grenzwertes entscheiden würde. Bei der Verweisung in das Gesetz würden aber nicht allein die interessierten Verbände, die samt und sonders im Vernehmlassungsverfahren angehört werden, sondern auch die eidgenössischen Räte Gehör finden. Bei Vollzugsvorschriften und bei Bestimmungen, die einer raschen Aenderung des Geldwertes unterliegen, kann man sich als Parlamentarier zur Not zum Verordnungsweg entschliessen, nicht aber in der Strafgesetzgebung bei einem Tatbestand, der leider weit verbreitet ist und der bei aller Sachlichkeit der formellen Gesetzgebung nicht entzogen werden darf. Das Parlament muss sich hüten, leichthin seine Gesetzgebungskompetenz an die interessierten Verbände abzutreten, und es muss sich bemühen, auch in heiklen, aber strafrechtlich bedeutungsvollen Tatbeständen zu entscheiden.
Ich bitte Sie aus den dargelegten rechtsstaatlichen, staatsrechtlichen und legislatorischen Ueberlegungen, meinem Antrag zuzustimmen und den Grenzwert, der übrigens der bundesgerichtlichen Praxis entspricht, im Gesetz selber zu verankern und nicht nur, wie die Kommissionsmehrheit vorschlägt, in einer Verordnung.

Ketterer: Ich kann mich leider nicht begeistern für den Antrag von Herrn Kollega Eng und beantrage Ihnen, diesen abzulehnen. Ich kann mich auch nicht einverstanden erklären mit dem Antrag des Ständerates. Der Antrag des Ständerates würde bedeuten, dass die einzelnen Kantone, d. h. die einzelnen Gerichtsbehörden der Kantone wieder nach eigenem Ermessen, je nach Kanton und je nach Volksmeinung in den Kantonen eine eigene Praxis entwikkeln würden.
Ich finde deshalb den Antrag des Bundesrates am zweckmässigsten. Der Herr Kommissionspräsident hat Ihnen bereits vorhin dargelegt, dass bei der Promillegrenze ohnehin heute schon international die Tendenz besteht, von 0,8 auf 0,5 Promille hinunterzugehen. Professor Kielholz und andere Fachleute der Medizin finden, dass in gewissen Fällen bereits 0,3 Promille eine gefährliche Grenze sei, wie ich Ihnen noch darlegen möchte. Ich glaube, dieser Artikel 55 ist einer der Schicksalsparagraphen des Strassenverkehrsgesetzes. Die Meinungen gehen allerdings auseinander. Wir haben in der Kommission eine Petition bekommen, man sollte auf 1,0 Promille hinaufgehen. Dieser Vorschlag kam aus Zürich. Ich habe allerdings nicht abklären können, welchen Beruf dieser Einsprecher ausübt. Jedenfalls ist es sicher jemand, der interessiert daran ist, dass die Grenze hinaufgesetzt wird.
Ich gestatte mir, einige Ausführungen zu dieser Promillefrage zu machen: Der Bundesrat hat uns am 13. März 1972 einen Bericht über die Richtlinien der Regierungspolitik in der Legislaturperiode 1971–1975 unterbreitet. In diesem Bericht gibt es einen Abschnitt über soziale Wohlfahrt. Da sind tangiert die Probleme des Alters, der Gesundheitspolitik, Spezialstudien für den Ausbau der Sozial- und Präventivmedizin, die sich auch mit dieser Frage befasst, Bekämpfung des Drogenmittelverbrauchs. Unter diesem Titel schreibt dort der Bundesrat: «Ueber der Bedeutung des Drogenmissbrauchs dürfen die weiteren Suchtkrankheiten nicht vergessen werden. Die Zahl der Alkoholkranken in der Schweiz wird zurzeit auf 100 000 bis 120 000 geschätzt. Ein Bundesgesetz über die Bekämpfung der Suchtkrankheiten müsste auch hier ein wirksameres Eingreifen des Bundes anstreben.» Ich weiss nicht, wie weit der Bundesrat ist mit dem Vorantreiben dieses Gesetzes, das er sich selber zum Ziel gesetzt hat. Jedes Jahr bekommen wir die statistischen Unterlagen, woraus wir sehen, wie sich die verschiedenen Ursachen der Verkehrsunfälle zusammensetzen. Wir haben zum Beispiel eine Ueberblicktabelle von 1960 bis 1971. Da sehen wir, dass im Jahr 1960 unter dem Titel «Alkohol ohne Unfall» 2187 Füh-

rerausweise entzogen werden mussten, bei «Alkohol mit Unfall» deren 2643. Diese Ziffer ist innert zehn Jahren gestiegen auf 3574 ohne Unfall und 4740 mit Unfall; wir haben also annähernd eine Verdoppelung. Ich habe letzte Woche mit dem Chef eines neunzehnjährigen Lehrlings folgendes Gespräch gehabt: Er hat mir mitgeteilt, dass sein Lehrling mit drei anderen Kollegen am 1. August das Bestehen unseres Vaterlandes gefeiert habe. Diese Feier war sehr ausgiebig, denn sie hat bis morgens 5 Uhr gedauert. Die vier Kollegen sind dann zusammen mit einem sehr stark angetrunkenen Kollegen – der Lehrling war 19jährig – nach Hause gefahren. Kaum waren sie im Auto, hat sich das Auto überschlagen. Einer der jungen Mitfahrer war tot; der andere liegt heute noch mit Schädelbruch im Spital, und der dritte ist querschnittgelähmt. Er wird seiner Lebtag ein Krüppel sein. Unsere Invalidenversicherung wird Hundertausende von Franken für einen einzigen Fall bezahlen müssen, und die Versicherungsgesellschaften, an die wir ja alle Prämien bezahlen müssen, die aufgrund der Gesamtbelastungen berechnet werden, werden auch Hunderttausende von Franken nur für einen einzigen solchen Fall bezahlen müssen.

Ich habe heute auf der Fahrt hierher in der «Appenzeller Zeitung» gelesen: «Sechs Verkehrsunfälle; viermal war Alkohol im Spiel.» Das hat sich alles so nach Mitternacht bis morgens 5 Uhr abgewickelt. Eine Autolenkerin war auch dabei. In einer einzigen Nacht sind unserem kleinen Kanton Appenzell-Ausserrhoden vier solcher Fälle auf Alkohol zurückzuführen. Letztes Jahr sind im Kanton Wallis – ich möchte nicht den Kanton Wallis speziell aufs Korn nehmen, aber es ist gerade eine Mitteilung, die vor mir liegt – fast 100 Führerscheine ihren Besitzern abgenommen worden; die Entzugsdauer variiert zwischen einem Monat und einem Jahr und mehr. In mehr als der Hälfte der Fälle war Trunkenheit am Steuer die Ursache des Entzugs. Am 27. September, also vor ein paar Tagen, habe ich ebenfalls vom Kanton Wallis eine Mitteilung gelesen: Allein im August ist 139 Automobilisten der Führerausweis entzogen worden. 55 Lenker mussten ihr Billett wegen Alkohol am Steuer abgeben. In 28 Fällen hatten die angetrunkenen Autofahrer einen Unfall verursacht, wobei insgesamt vier Menschen ums Leben kamen. Vier Menschen nur im Kanton Wallis und nur in einem einzigen Monat!

Die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung hat ein Sonderstudium unter dem Titel «0,5 Promille sollen strafbarer Grenzwert sein» publiziert.

«Die Zahl» – ich zitiere diesen Bericht der BfU; das ist nicht der Bericht einer Abstinentengruppe – «der alkoholabhängigen Verkehrsunfälle liegt dreimal höher als bisher angenommen. Die Eidgenössische Kommission gegen den Alkoholismus, ein konsultatives Organ des Bundesrates, mit nur ganz wenigen abstinenten Mitgliedern, hat 1963 ein Forschungsprogramm aufgestellt, das sich zum Ziele setzte, in einigen Gegenden der Schweiz eine Reihenuntersuchung über den Alkoholeinfluss bei Verkehrsunfällen durchzuführen. Bei allen Verunfallten, die hospitalisiert werden mussten, wurde bei Spitaleintritt eine Blutentnahme vorgenommen. Alle bloss ambulant behandelten, also wieder nach Hause entlassenen Patienten, konnte man dagegen gar nicht erfassen, was bedeutet, dass die nachfolgend aufgeführten Resultate in Wirklichkeit noch wesentlich krasser sind. Die Untersuchungen wurden an sieben Spitälern bzw. Spitalzentren verschiedener Gegenden der Schweiz vorgenommen. Insgesamt hat man an diesen Orten das Blut von 1030 Unfallbeteiligten analysiert. Die von Professor Dr. Kielholz in Basel angestellten Erhebungen an den sieben Zentren ergaben folgende Resultate: Von den 1030 Verkehrsverunfallten wiesen 21,1 Prozent einen Blutalkoholgehalt über dem kritischen Grenzwert von 0,8 Promille auf. Insgesamt standen 35,2 Prozent dieser Untersuchten unter Alkoholeinwirkung. Die Prozentsätze der unter Alkoholeinfluss stehenden Verkehrsverletzten sind an den einzelnen Orten unterschiedlich. Der auffallend hohe Anteil von hospitalisierten Verkehrsopfern mit einem Blutalkoholgehalt bis 0,8 Promille im Tessin, 30,1 Prozent und signifikant abweichend von allen andern Kantonen, hängt wahrscheinlich mit den regionalen Trinksitten zusammen.» Herr Barchi, das schreibt die BfU, das sage nicht ich, darum kann ich auch Ihrem Antrag auf Zustimmung zum Ständerat nicht zustimmen. «Ferner ist bekannt, dass der Anteil der Verunfallten mit einem Blutalkoholgehalt von über 0,8 Promille in Baden, nämlich 34,8 Prozent, gegenüber den anderen Regionen besonders hoch liegt. Die Zahlen von Baden weichen ausgeprägt von denen Lausannes, Luzerns, St. Gallens und des Tessins ab. Bei der heutigen Verkehrsdichte und Geschwindigkeit, besonders auch beim gemischten Verkehr auf den meisten Schweizer Strassen wird schon oft der nüchterne Motorfahrzeuglenker überfordert. Wie alle neuen Untersuchungen zeigen, führt bereits leichter Alkoholgenuss zu Kritikschwäche, Selbstüberschätzung, Enthemmung und Sorglosigkeit. Das Erfassen der ständig wechselnden Verkehrslage, das Schätzen der Distanzen, die feine Abstufung bei Richtungsänderung und die weiche Betätigung der Bremsen sind komplizierte psychomotorische Vorgänge, die schon bei 0,3 Promille Blutalkoholgehalt gestört sind. Die Fahrweise eines geübten Fahrzeuglenkers sinkt unter Alkoholwirkung rasch auf die Stufe eines Anfängers, besonders die automatisch ablaufenden Reaktionen werden verlangsamt oder gehen verloren. Infolge ihres gesteigerten Leistungsgefühls glauben die Betroffenen aber, ihr Können sei unverändert. Aufmerksamkeitsstörungen, Uebersehen von Verkehrssignalen, Kombinationsstörungen, Fehlbeurteilungen der Gesamtsituation durch Konzentrationsstörungen treten sodann schon bei 0,5 Promille auf. Der kritische Grenzwert müsste deshalb nach den neuesten Untersuchungen entsprechend dem Vorschlag der Weltgesundheitsorganisation von 0,8 auf 0,5 Promille herabgesetzt werden.» Das ist auch der Grund, warum ich Herrn Eng nicht zustimmen kann.

«Neben den psychologischen Funktionen leiden auch die Fähigkeiten der Sinnesorgane. Bei 0,7 Promille treten gar Gleichgewichtsstörungen und leichter ‚Nystagmus' auf. Ebenso werden die Umstellungszeit und das Sehvermögen beeinträchtigt. Besonders die Tiefeneinstellung wird durch eine Verlangsamung der optischen Reaktionszeit unscharf. Das Nahsehen ist durch eine Beeinträchtigung der Dunkeladaption stark gestört. Die vorliegenden Untersuchungsergebnisse zeigen, dass bei einem hohen Prozentsatz der Unfälle eine Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit durch Alkohol eine Rolle spielt und dass die Zahl der alkoholabhängigen Verkehrsunfälle dreimal höher liegt als bisher angenommen wurde. Hinzu kommt nach sämtlichen Erfahrungen eine hohe Dunkelziffer, womit alle jene Fälle gemeint sind, die weder polizeilich noch medizinisch erfasst werden. Bei dieser Sachlage», schreibt die BfU, «muss Alkohol am Steuer als besonders gravierendes Delikt gewertet werden und mit allen zu Gebote stehenden Mitteln verhindert, respektive bekämpft werden. Diese Forderung redet nicht etwa blindem Fanatismus das Wort, vielmehr ist sie die logische Konsequenz aus dem heutigen Erkenntnisstand.»

Ich möchte noch ein Wort sagen über die Belastung, die wir alle tragen durch die Höhe der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen. Ich gehöre einem abstinenten Motorfahrerverband an, der seit zehn Jahren bei seiner Versicherungsgesellschaft eine Statistik erstellen liess. Der Durchschnitt der Beanspruchung der Nettoversicherungsprämien bei dieser Gesellschaft beträgt 45,7 Prozent. Die entsprechende Durchschnittszahl bei allen Versicherungsgesellschaften der Schweiz beträgt – bitte hören Sie – 72 Prozent, also 72 gegenüber 45,7 Prozent. Auch diese Zahl sollte uns zum Nachdenken anregen.

Im weiteren wissen wir, speziell auch von Herrn Professor Buff, der die Opfer der Verkehrsunfälle, diese armen Krüppel nachher zusammenflicken muss mit ihren entstellten

Gliedern und Gesichtern, dass speziell die alkoholbedingten die schwersten Verkehrsunfälle sind.
Aus allem Dargelegten möchte ich gerne, dass uns der Herr Bundesrat besonders auch in der Stellungnahme zu den Abänderungsanträgen, auch zum Abänderungsantrag des Ständerates, klar sagt, was seine persönliche Auffassung ist, in welcher Richtung die Promillegrenze angestrebt werden sollte. Wir wissen aus Vergleichen mit anderen Ländern, dass es nicht nur einige wenige gibt, die noch bei 0,8 Promille oder sogar darüber sind, sondern wir wissen, dass eine ganze Reihe von Ländern heute schon tiefere Promillegrenzen in Kraft gesetzt haben, an einzelnen Orten sogar bis 0 Promille. Ich möchte nicht für 0 Promille plädieren, sondern ich bin froh, wenn wir einen Schritt weiter kommen, von 0,8 auf 0,5 Promille, spätere Aenderungen vorbehalten!

Barchi: Der Entwurf der Exekutive sieht in Artikel 55 Absatz 1 vor, dass der Bundesrat durch eine Verordnung die Tatbestandsmerkmale der Angetrunkenheit genau festlegen und somit die rechtliche Würdigung der tatsächlichen Feststellung vorschreiben soll. Der Absatz lautet wie folgt: «Der Bundesrat legt fest, bei welcher Blutalkoholkonzentration unabhängig von weiteren Beweisen und individueller Alkoholverträglichkeit Angetrunkenheit im Sinne dieses Gesetzes angenommen wird. Andere Beweismittel für die Fahruntauglichkeit wegen Alkoholeinwirkung bleiben vorbehalten.»
Der Ständerat hat, wie die Berichterstatter ausgeführt haben, den Absatz 1 gestrichen und die rechtliche Würdigung der tatsächlichen Feststellung der gerichtlichen Praxis überlassen. Meines Erachtens verdient die ständerätliche Lösung den Vorzug. Wir sollten uns hüten, alle Einzelheiten durch das Verordnungsrecht, insbesondere bezüglich der Würdigung der Beweismittel, regeln zu wollen. Die gerichtliche Praxis kann sich der Entwicklung der tatsächlichen Gegebenheiten viel besser anpassen. Was das Beweisrecht betrifft, bestehen in jedem Rechtsgebiet bewährte allgemeine Regeln, bewährte Grundprinzipien. Im Rahmen dieser Regeln oder Grundprinzipien gehört die Würdigung der Beweismittel zur Tätigkeit und zum Ermessen des Richters.
Aus denselben Gründen kann ich dem Antrag unseres Kollegen Eng auch nicht zustimmen. Herr Eng schlägt vor, eine feste Regel betreffend die Würdigung der Angetrunkenheit im Gesetze selber einzuführen. Unsere Praxis über die Angetrunkenheit des Fahrers hat sich der Entwicklung der rechtspolitischen Gedanken im Strassenverkehrsrecht angepasst und bewährt. Dies ist ein Verdienst unserer Justiz. Ihr Beitrag zur Rechtsinterpretation ist wertvoll und soll durch die unnötige Umschreibung von Tatbestandsmerkmalen, durch eine Umschreibung, die Einzelheiten erfassen will, nicht eingeengt werden, wie Herr Eng das tun möchte.
Herr Kollege Ketterer hat gegen die ständerätliche Fassung und konsequenterweise gegen meinen Antrag opponiert. Er hat unter anderem behauptet, es bestünde die Gefahr, dass dann jeder Kanton eine eigene Praxis einführen würde. Sein Argument ist meines Erachtens nicht zutreffend. Herr Ketterer vergisst, dass das Bundesgericht eine Kontrolle über die kantonale Praxis ausübt durch die Tatsache, dass gegen einen kantonalen Entscheid eine Berufung eingereicht werden kann.
Ein paar Worte zur Begründung, die Herr Eng vorgetragen hat: Herr Eng hat zur Begründung seines Antrages behauptet, die Festlegung einer Minimalgrenze der Blutalkoholkonzentration diene der Rechtssicherheit. Er hat weiter behauptet, das Legalitätsprinzip wegen der Häufigkeit dieser Fälle erheische, dass das Tatbestandsmerkmal der Angetrunkenheit im Gesetz genau festgelegt wird. Ich halte ihm entgegen, dass die jeweilige bundesgerichtliche Praxis – und ich betone: die bewährte bundesgerichtliche Praxis – ebenso gut den Erfordernissen der Rechtssicherheit Rechnung trägt. Die bundesgerichtliche Praxis hat aber einen Vorteil: Sie trägt ebenfalls der Flexibilität Rechnung.
Ich wiederhole: Es geht für mich um eine Prinzipfrage, die von der bescheidenen Tragweite der zur Diskussion stehenden Frage absieht. Mein Antrag geht, gemäss Beschluss des Ständerates, erstens auf Streichung von Artikel 55 Absatz 1 und zweitens auf Aenderung von Artikel 55 Absatz 4 durch Anbringung des Zusatzes: «Die rechtliche Würdigung der tatsächlichen Feststellung ist Sache der rechtsanwendenden Behörde.»

Ich empfehle Ihnen also Zustimmung zur ständerätlichen Fassung.

M. **Ziegler**-Genève: La divergence qui subsiste avec le Conseil des Etats est en effet importante et tous ceux qui, jeudi dernier, ont voté pour les dispositions proposées, par exemple, par Mme Sahlfeld ou par d'autres députés, *dispositions qui visaient à donner une priorité absolue à la* sécurité des personnes faibles, des personnes âgées et des enfants, doivent aujourd'hui voter pour la majorité de la commission et non pas pour la proposition Barchi.
En effet, le Conseil des Etats n'est pas du tout d'accord avec nous puisqu'il veut laisser à la compétence de la jurisprudence la fixation des critères et du taux de l'alcool acceptable dans le sang d'un conducteur fautif. Le problème des conducteurs en état d'ébriété est très grave. Je ne veux pas vous ennuyer avec des chiffres. Les médecins qui se sont intéressés d'une façon si amicale à nos débats et qui nous ont envoyé une documentation importante, ont fait une œuvre très salutaire et je les remercie ci. Il n'en reste pas moins qu'il y a eu 44 morts sur les routes genevoises durant le premier semestre de cette année. Un quart à un tiers des accidents graves on été causés par des conducteurs en état d'ébriété, et plus du quart des permis retirés par le chef du Département de justice et police, l'année dernière, l'ont été pour un taux trop grand d'alcoolémie. C'est dire la gravité de ce fléau pour la société.

Pourquoi faut-il que ce soit au législateur de donner la compétence au Conseil fédéral de fixer le taux admissible dans une ordonnance? Le problème est relativement simple. D'une part, la jurisprudence est très différente suivant les tribunaux. Il faudrait voir ce qui se passe au Palais de justice à Genève, par exemple, pour ce genre d'affaire; c'est absolument grotesque. Aucun avocat ne se fait faute de dire, lorsqu'il s'agit d'un conducteur valaisan, que celui-ci supporte mieux l'alcool qu'un Genevois et que donc le taux de 0,8 pour mille n'est pas adapté à ce cas. Il y a ensuite des considérations en ce qui concerne les Vaudois et d'autres encore, ce qui fait que les magistrats ne savent plus à quoi s'en tenir.

D'autre part, et c'est le second point que je veux soulever, le Tribunal fédéral dit: «Il faut bien prendre une moyenne.» Il est vrai que des cas ont montré que des enfants pouvaient être ivres sur des vélomoteurs alors que leur taux n'était que de 0,5 pour mille et il est vrai aussi que pour d'autres personnes, avec un taux bien plus élevé, les réflexes n'étaient même pas diminués. Je prétends alors, lorsque le Tribunal fédéral, dans ce fameux arrêté, prend comme moyenne 0,8 pour mille, qu'il y a un choix à faire. Je dis très clairement, au nom de tous ceux qui soutiennent avant tout une politique de sécurité, qu'il faut arriver dans cette ordonnance à fixer un taux bien inférieur à 0,8 pour mille. Encore une fois, et la documentation médicale le prouve, c'est un taux moyen que le Tribunal fédéral a pris en fonction des considérations que je viens d'évoquer mais qui, à mon avis, ne peut être accepté comme valable pour assurer sne sécurité suffisante.

Ma proposition est donc d'accepter celle de la majorité, de refuser la proposition du Conseil des Etats et ensuite de prier le Conseil fédéral de revoir ce taux et de l'abaisser pour assurer ainsi une sécurité maximale sur nos routes.

Chopard: Obwohl ich selbstverständlich die Meinung unseres Kollegen Barchi akzeptiere und ihn verstehe, wird er mir sicher gestatten, mich kurz mit seinen Argumenten auseinanderzusetzen.

Als Nichtjurist finde ich, dass die bundesrätliche Fassung den Vorteil in sich birgt, im Sinne einer Rechtsgleichheit und sogar Rechtsvereinheitlichung zu wirken. Ich halte nämlich dafür, dass für jedermann gleiche Massstäbe gesetzt werden müssen, wobei nach der Fassung des Bundesrates ja das kantonale Recht bestimmt, wer zur Anordnung der Massnahmen zuständig ist. Für mich sind das Gründe, die für die bundesrätliche Fassung sprechen, weshalb ich Ihnen ebenfalls empfehle, in diesem Sinne zu beschliessen, d. h. dem Antrag der Mehrheit zuzustimmen.

Cantieni, Berichterstatter. Vorerst zum Antrag von Herrn Barchi. Er hatte seinen ersten Antrag am 20. Juni eingereicht, der sich lediglich auf Artikel 55 Absatz 4 bezog. Der Antrag war unvollständig in dem Sinne, als er dem Umstand nicht Rechnung trug, dass Absatz 1 und Absatz 4 materiell zusammengehören.

Nun hat Herr Barchi einen berichtigten Antrag eingebracht, und zwar beantragt er, bei der Fassung des Ständerates zu bleiben. Ich habe Ihnen in meinen Ausführungen, die ich namens der Kommission zu Artikel 55 bereits gemacht habe, die wichtigsten Gründe angegeben, weshalb Ihre Kommission mehrheitlich der ständerätlichen Fassung nicht zustimmen konnte und Ihnen beantragt, beim Vorschlag des Bundesrates zu bleiben. Ich möchte dies nicht wiederholen und Sie nochmals bitten, den Antrag des Herrn Barchi abzulehnen.

Zum Antrag von Kollega Eng, der am 12. Juni eingereicht wurde und der die 0,8-Promillegrenze im Gesetz wissen möchte: Darüber wurde in der Kommission lebhaft debattiert. Die Kommission hat sich aber mehrheitlich dagegen ausgesprochen. Massgebend für den Entscheid der Kommission war insbesondere, dass die Verankerung der Promillegrenze in einer bundesrätlichen Verordnung eine schnellere Anpassung an neue wissenschaftliche Erkenntnisse ermöglicht und dass es sich bei der Fixierung des Promillewertes um eine technische Frage handelt, die durchaus dem Bundesrat zur Lösung übertragen werden kann. Ich bitte Sie daher im Namen der Kommissionsmehrheit, auch den Antrag Eng abzulehnen und der bundesrätlichen Vorlage zuzustimmen.

M. **Kohler** Raoul, rapporteur: La proposition de notre collègue Eng, qui veut fixer dans la loi le taux d'alcoolémie, a été discutée de façon approfondie à la commission. Je vous ai déjà dit que la Commission s'y était opposée par 9 voix contre 6.

Ce qui a été déterminant pour la commission, c'est que la fixation du taux d'alcoolémie par voie d'ordonnance du Conseil fédéral permettait une adaptation plus rapide aux nouvelles données de la science. La fixation du taux d'alcoolémie a un caractère plutôt scientifique et technique et l'on peut fort bien en confier le soin au Conseil fédéral.

Au nom de la majorité de la commission, je vous prie de repousser la proposition de notre collègue Eng et d'adhérer à la proposition du Conseil fédéral.

Les propositions de notre collègue Barchi correspondent à la décision du Conseil des Etats. Il entend ne rien changer à la législation et à la pratique actuelle. Comme par le passé, il désire que l'application juridique des faits soit confiée aux tribunaux. Selon lui, c'est au Tribunal fédéral qu'il appartiendra, aussi à l'avenir, de fixer la limite à partir de laquelle un conducteur est réputé sans conteste pris de boisson.

La majorité de la commission considère que le taux limite d'alcoolémie a incontestablement le caractère d'une norme et qu'il a donc sa place dans la législation. C'est la raison pour laquelle la majorité de la commission, par 10 voix contre 5, vous propose d'écarter les propositions de notre collègue Barchi aux alinéas 1 et 4 et d'adhérer à la proposition du Conseil fédéral.

Bundesrat **Furgler:** Dass es hier um eine ganz entscheidende gesetzliche Norm geht, kann ich Ihnen anhand einer einzigen Vergleichszahl deutlich machen. Ich zitiere aus der Pressemitteilung meines Departements in diesem Frühjahr: «Führerausweisentzüge pro 1973.» Im ganzen wurden 20 408 Führerausweise entzogen – erfreulicherweise 4,5 Prozent weniger als im Vorjahr –; aber «Angetrunkenheit» in 8850 Fällen, also 43 Prozent der gesamten Entzüge! Das ist eine Zahl, die zum Aufsehen mahnt. Daraus ergibt sich nach wie vor, dass die beste Regel diejenige ist, die Sie immer wieder lesen können, wenn über Angetrunkenheit am Steuer geschrieben wird: «Wer fährt, trinkt nicht und wer trinkt, fährt nicht.» In Kenntnis der menschlichen Stärken und Schwächen wollen wir uns aber auch nicht vormachen, gestützt auf diesen nicht zu widerlegenden Grundsatz hätten wir dieses Problem schon gelöst, weil wir in unserem Lande klug genug wären, nach diesem Grundsatz zu leben.

Ich darf vorweg auf einen Bezugspunkt aufmerksam machen, der auch von Herrn Ketterer angesprochen worden ist, als er von Unfällen sprach, die im Zusammenhang mit dem Genuss einer übergrossen Dosis von Medikamenten stehen. Wir müssen zwischen dem Artikel 55, über den wir diskutieren und dem Artikel 31 eine Brücke schlagen; wir lesen dort in Alinea 2: «Wer angetrunken, übermüdet oder sonst nicht fahrfähig ist, darf kein Fahrzeug führen.» Diese Bestimmung hat für alles, was Drogen, Medikamente und anderes heisst, grösste Bedeutung.

Hier haben Sie zwischen drei Varianten zu entscheiden.

Der Jetzt-Zustand ist Ihnen bekannt. Der Gesetzgeber hat im Jahre 1957 bei Artikel 55 deshalb keine Promillegrenze eingefügt – die Herren, die damals noch den Beratungen folgten (Herr Eggenberger war Referent deutscher Sprache) werden es mir bestätigen –, weil man keinen absoluten Wert wollte, unter dem dann überhaupt nicht bestraft worden wäre und ob dem ein Automatismus sich eingestellt hätte. Das Bundesgericht hat diese Norm aber im Laufe der Jahre interpretiert. Es hat den Grenzwert «festgelegt» in einem Entscheid aus dem Jahre 1964, der hier schon mehrfach zitiert worden ist und der die letzte richterliche Entscheidung zu einem Tatbestand aus dem Jahre 1961 darstellte. Ich beginne mit der Schlussfolgerung des Gerichts und möchte, um zu den drei verschiedenen Varianten, über die Sie befinden müssen, gleichsam die Grundlage zu schaffen, hier den – nach meinem Empfinden – wichtigen Passus zitieren: «Der als Grenzwert bezeichnete Blutalkoholgehalt von 0,8 Gewichtspromille stellt demgemäss eine allgemein gültige Grenze dar, der gegenüber der Einwand höherer, individueller Alkoholverträglichkeit versagt. Indessen besteht bis 0,8 Gewichtspromille keine in jedem Falle zugesicherte Straffreiheit. Ein Alkoholgehalt des Blutes von 0,5 bis 0,8 Gewichtspromillen kann» – wie das Gutachten mit Nachdruck hervorhebt (es handelt sich um das Gutachten der Herren Professoren Läuppi, Kielholz, Bernheim, auf das auch Herr Ketterer und andere Herren verwiesen haben) – «bei gleichzeitig wirksamen weiteren Umständen (Krankheit, Uebermüdung) Folgen zeitigen, wie sie bei einem ausgeruhten gesunden Menschen erst bei Alkoholkonzentrationen von 0,8 und mehr Gewichtspromillen auftreten.»

Das war eine entscheidende Wende; das Bundesgericht ist bei diesen 0,8 Promille geblieben. Es trifft aber zu, dass die kantonalen Gerichte ihrerseits nach wie vor werten können wie sie wollen; nur riskieren sie, dass beim Weiterzug durch die Staatsanwaltschaft letzten Endes das Bundesgericht diesem soeben erwähnten Präjudiz treu bleibt. Ich muss, um nichts zu wiederholen, die von verschiedenen Vorrednern hervorgehobenen Motive, die zur Urteilsfindung führten – über die Wirkung des Alkohols auf

den Menschen, auch auf die überschätzte Toleranz, die immer wieder gegen eine starre Grenze zur Diskussion gestellt wird – nicht mehr lange hinweisen, sondern ich begnüge mich mit folgender Feststellung mit Blick auf den Antrang von Herrn Barchi: Das, was der Gesetzgeber Anno 1957 wollte, d. h. eine freie Rechtsfindung durch den Richter ohne eigentliche Grenznorm, hat unser oberstes Gericht durch seine eigene Interpretation von Artikel 55 selbst in Richtung des heutigen bundesrätlichen Antrages «geändert».

Nun folgern wir aus dieser Gerichtspraxis mit Blick auf den einzelnen Bürger: Ist es in einem solchen Moment nicht nötig, auch aus Ueberlegungen des Rechtsschutzes und der Prophylaxe, jedem einzelnen, der fahren will, zu sagen: Heute bei 0,8 Promille, morgen vielleicht schon bei 0,5 – ich verhehle Ihnen keineswegs, dass die Tendenz in Richtung abwärts geht – machst du dich bei Ueberschreitung dieser Grenze strafbar. – Mit dem zweiten Satz (gemäss Antrag des Bundesrates) wollen wir der Gefahr begegnen, dass einer glaubt, sich exkulpieren zu können, wenn er diesen Grenzwert nicht erreicht, aber aus anderen Gründen nicht mehr fahrtüchtig ist. Hier sind wir vermutlich gleicher Meinung.

Ich rufe also noch einmal in Erinnerung: Der Grundgedanke des Artikels 55, wie ihn der Gesetzgeber 1957 formulierte, wurde durch die Gerichte – letztinstanzlich durch das Bundesgericht im zitierten Entscheid – weiter entwickelt; wir versuchen nun, daraus die Lehren zu ziehen. Diese Lehren führten zum Antrag des Bundesrates. Wenn Sie der Schaffung einer Rechtsnorm im Prinzip beipflichten, scheidet die erste Variante (bisherige Lösung = Fassung Ständerat, unterstützt von Herrn Barchi) aus. Dann bleiben noch zwei mögliche Varianten: Nach der einen überlassen Sie die Festsetzung der Norm dem Bundesrat; das führt zur Aufnahme der Promillevorschrift in der Verordnung; heute – damit verrate ich kein Geheimnis – 0,8 Promille. Wenn aber die angestellten Untersuchungen, von Universitäten unseres Landes, aber auch des Auslandes, so weitergehen, wie es den Anschein macht, dann wird in relativ naher Zukunft dieser Grenzwert herabgesetzt werden müssen. – Wenn Sie also dem Antrag des Bundesrates zustimmen, so bedeutet das die sofortige Festlegung des Grenzwertes 0,8 Promille in der Verordnung, die ihrerseits rasch abgeändert werden kann; das ist der Hauptvorteil gegenüber dem Antrag Eng, der den Antrag Dillier aus dem Ständerat wieder aufnimmt und die Gesetzesform vorsieht.

Wenn Sie nun zwischen diesen beiden Normen zu entscheiden haben, sei darauf hingewiesen: Schon jetzt sprechen sehr viele Anzeichen dafür, dass der Wert von 0,8 Promille herabgesetzt werden wird; deshalb würden wir es vorziehen, eine leicht zu revidierende Rechtsnorm – das ist die Verordnung – anwenden zu können. Sie wissen, dass dies viel einfacher ist als eine Gesetzesrevision.

Ich fasse zusammen: Ich mache Ihnen aufgrund dieser Darlegungen beliebt, auf die bisherige Lösung zu verzichten und auch nicht dem Ständerat zu folgen, sondern die Fassung des Bundesrates zu übernehmen. Indem Sie uns die Kompetenz erteilen, wissen Sie auch bereits, was in der Verordnung stehen wird. Ich füge aber noch einmal ganz deutlich bei – und antworte damit auch gleich Herrn Ketterer –, dass die Tendenz in Richtung Senkung des Grenzwertes geht; dieser muss aber wissenschaftlich sauber abgestützt sein. Aus diesem Grunde hätte ich es auch vorgezogen, wenn Herr Eng sich vielleicht – in Kenntnis dieser Antwort – statt für die Gesetzeslösung für die Verordnung hätte entscheiden können.

Le président: La majorité de la commission est favorable au texte du projet du Conseil fédéral, en vertu duquel il incombe au Conseil fédéral de fixer le taux d'alcoolémie. M. Eng entend que le taux d'alcoolémie soit précisé dans la loi et fixé à 0,8 pour mille au moins.

M. Barchi, avec le Conseil des Etats, ne veut ni de l'un ni de l'autre et propose de biffer l'alinéa 1er ainsi qu'en a décidé le Conseil des Etats. Je me propose d'opposer tout d'abord le texte de M. Eng à celui de la majorité de la commission puis, dans une seconde votation, d'opposer la proposition qui aura triomphé à celle de M. Barchi. Le Conseil est-il d'accord avec cette procédure? (Zustimmung – Assentiment)

Abstimmung – Vote

Eventuell – Eventuellement:

Für den Antrag der Kommission	77 Stimmen
Für den Antrag Eng	34 Stimmen

Definitiv – Définitivement:

Für den Antrag der Mehrheit	79 Stimmen
Für den Antrag Barchi	34 Stimmen

Art. 56, Art. 57 Abs. 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 56, art. 57 al. 4

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 59 Abs. 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 59 al. 3

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Cantieni, Berichterstatter: Wie bereits in der Eintretensdebatte erwähnt, hat der Ständerat Absatz 3 des Artikels 59 ebenfalls in die Revision einbezogen. Darnach soll die Haftungseinschränkung des Halters bei sogenannten Gefälligkeitsfahrten aufgehoben werden. Diese Neuerung ist zeitgemäss. Sie wird unter anderem auch in der Richtung wirksam sein, dass mit einem einzelnen Fahrzeug Anwohner aus dem gleichen Quartier gemeinsam zur Arbeit fahren können. Das bedeutet eine willkommene Entlastung des Strassenverkehrs, hauptsächlich bei Beginn und Ende der Arbeitszeit.

Die Streichung dieser Bestimmung kann unter Umständen eine Erhöhung der Haftpflichtprämie bewirken. Die Unfalldirektorenkonferenz hat sich in dem Sinne ausgesprochen, dass diese Erhöhung zwischen 1 bis 3 Prozent betragen dürfte.

Die Kommission stimmt dem Streichungsantrag des Ständerates zu. Ich bitte Sie, dieser Auffassung ebenfalls zuzustimmen.

M. **Kohler** Raoul, rapporteur: C'est le Conseil des Etats qui a inclus l'article 59 dans la revision de la loi. Il propose la suppression pure et simple du 3e alinéa. Si cette disposition est supprimée, la responsabilité civile des détenteurs de véhicules, lors de courses de complaisance ou de transports gratuits de personnes, qui est actuellement réduite par la loi, redevient entière. L'assurance en responsabilité civile du détenteur du véhicule interviendra donc désormais par exemple lorsque plusieurs habitants d'un même quartier se rendent au travail dans la même voiture.

La suppression du 3e alinéa entraînera peut-être une augmentation des primes d'assurance. La Conférence des directeurs-accidents estime que cette augmentation pourrait être de l'ordre de 1 à 3 pour cent.

La commission vous propose, comme le Conseil des Etats, de supprimer l'alinéa 3 de l'article 59.

Angenommen – Adopté

Art. 60, Art. 61 Abs. 1 und 3
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 60, art. 61 al. 1 et 3
Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 63 Abs. 3 Buchst. b
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 63 al. 3 let. b
Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Cantieni, Berichterstatter: Ich spreche zu Artikel 63 Absatz 3b und Artikel 70 Absatz 4a. Entgegen dem Antrag des Bundesrates hat der Ständerat beschlossen, die Versicherungspflicht des Motorfahrzeughalters und Radfahrers grundlegend auszudehnen. Dieser ständerätliche Beschluss geht zurück auf ein Postulat Bodenmann. Zur Klarstellung muss gesagt werden, dass Artikel 63 Absatz 3b und Artikel 70 Absatz 4a nicht die Haftung betreffen, sondern die Frage der Versicherung. Gemäss Beschluss des Ständerates können inskünftig die Ansprüche der näheren Familienangehörigen des Halters für Personenschäden nicht mehr ausgeschlossen werden. Nach dem jetzigen Rechtszustand besteht keine Deckung aus der Haftpflichtpolice. Das ist denn auch der Grund, dass eine Grosszahl von Fahrzeughaltern eine sogenannte Insassenversicherung abgeschlossen haben. Die Ausdehnung der Versicherungspflicht erfüllt ein echtes sozialpolitisches Postulat. Diese Neuerung wird eine Erhöhung der Haftpflichtprämien mit sich ziehen. Die Unfalldirektorenkonferenz spricht hier in einem Bericht an die Verwaltung von einer Erhöhung bis zu 15 Prozent. Eine verbindliche Aussage kann jedoch in bezug auf die zu erwartende Erhöhung der Prämien nicht gemacht werden. Der TCS begrüsst diese Ausdehnung der Versicherungspflicht. Für die Inkraftsetzung dieser neuen Bestimmung muss eine gewisse Zeitspanne eingeräumt werden, um die Anpassung bestehender Versicherungsverträge, z. B. von Insassenversicherungen, zu ermöglichen. Eine stufenweise Inkraftsetzung des revidierten Gesetzes ist jedoch ohne weiteres möglich und liegt in der Kompetenz des Bundesrates. Die Kommission beantragt Ihnen Zustimmung zu den Beschlüssen des Ständerates.

M. **Kohler** Raoul, rapporteur: C'est aussi à l'initiative de la commission du Conseil des Etats que l'on doit la revision de la lettre *b* de l'alinéa 3 de l'article 63, en exécution d'un postulat Bodenmann. Il ne s'agit pas ici, en fait, de la responsabilité civile du détenteur mais de la couverture de l'assurance responsabilité civile.

Actuellement, les prétentions des membres de la famille du détenteur du véhicule sont exclues de la police d'assurance responsabilité civile. C'est la raison principale pour laquelle la moitié environ des détenteurs des véhicules à moteur ont conclu une assurance-occupants. Par l'adjonction de la partie de phrase «pour les dommages matériels qu'ils ont subis» à la lettre *b* du 3e alinéa, la couverture de l'assurance est étendue aux membres de la famille du détenteur du véhicule, en ce qui concerne les dommages causés à la personne. En d'autres termes, seules peuvent être exclues de l'assurance les prétentions pour dommages matériels qu'ont subis le conjoint et les autres membres de sa famille ainsi que les proches du détenteur. Ceci est aussi valable pour les cyclistes, d'où la modification identique de l'article 70, 4e alinéa, lettre *a*.

Il faut se rendre à l'évidence que cette nouvelle situation entraînera aussi une augmentation des primes d'assurance responsabilité civile. La Conférence des directeurs-accidents, dans un rapport destiné à l'administration, envisage une augmentation de l'ordre de 15 pour cent. Espérons toutefois, que ce taux sera moins élevé; il faudra peut-être différer quelque peu l'entrée en vigueur de cette nouvelle disposition pour permettre aux compagnies d'assurances d'adapter les polices existantes, notamment en ce qui concerne l'assurance-occupants. Il est d'ailleurs possible d'échelonner en quelque sorte l'entrée en vigueur de la loi revisée. La commission vous propose d'adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Angenommen – Adopté

Art. 64
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Cantieni, Berichterstatter: Einige Erläuterungen zu Artikel 64 und Artikel 70 Absatz 3: Diese Bestimmungen behandeln die Mindestversicherungssummen; während diese heute im Gesetz festgelegt sind, sollen sie durch die vorliegende Revision neu vom Bundesrat bestimmt werden. Damit wird eine grössere Flexibilität erreicht, indem die Mindestsummen rasch an die sich ändernde Wirtschaftslage angepasst werden können. Durch diese Revision werden die Absätze 1, 2 und 4 von Artikel 64 hinfällig. Die Streichung von Artikel 64 Absatz 3 hat zur Folge, dass in der Haftpflichtversicherung des Motorradfahrers die Ersatzansprüche des geschädigten Soziusfahrers nicht mehr beschränkt sind und dadurch der Soziusfahrer dem Insassen eines Automobils gleichgestellt wird. Die Kommission beantragt einstimmig Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

M. **Kohler** Raoul, rapporteur: L'article 64 pour les véhicules automobiles et l'article 70, 3e alinéa, pour les cycles, donnent au Conseil fédéral la compétence de fixer les montants maximums d'assurance. Jusqu'à présent, ces montants étaient fixés dans la loi. Ces modifications permettront, en cas de changement de la situation économique, d'adapter rapidement les montants minimums.

Par cette revision, les alinéas 1, 2 et 4 de l'article 64 deviennent caducs. La suppression de l'alinéa 3 de l'article 64 a pour conséquence que, dans l'assurance-responsabilité pour motocyclistes, les prestations de l'assureur, en cas de mort ou de lésions corporelles du passager du siège arrière, ne pourront plus être limitées. Ainsi, le passager du siège arrière d'une motocyclette est traité de la même manière que l'occupant d'une automobile.

La commission vous propose, à l'unanimité, d'adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Angenommen – Adopté

Art. 68 Abs. 3, Art. 70 Abs. 3 und 4 Buchst. a, Art. 71
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 68 al. 3, art. 70 al. 3 et 4 let. a, art. 71
Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 75
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Cantieni, Berichterstatter: Hier handelt es sich um eine grundlegende Revision. Es betrifft die Haftung für Schäden bei Strolchenfahrten. Bis jetzt musste unter bestimmten Voraussetzungen der Bund die Schadendeckung tragen. Neu wird vorgeschlagen, dieses Risiko den Halter bzw. seinen Versicherer tragen zu lassen. Grundsätzlich haftet der Halter für alle Schäden, die aus dem Betrieb seines Fahrzeuges entstehen, und zwar unbekümmert, ob ihn ein Verschulden trifft oder nicht. Im Sinne der Kausalhaftung bedeutet das, dass auch Schäden gedeckt werden, die dann entstehen, wenn das Fahrzeug ohne den Willen oder gegen den Willen des Halters in Betrieb genommen wird. Ich verweise Sie auf Seite 30 und 31 der Botschaft.

Zu Artikel 75 Absatz 3: Diese Bestimmung soll verhindern, dass der aus einer Strolchenfahrt belangte schuldlose Halter eine Prämienerhöhung auf dem Weg über den Malus erleidet.

Ich bitte Sie, unseren Anträgen zuzustimmen.

M. **Kohler** Raoul, rapporteur: A l'article 75, il est proposé d'incorporer complètement le risque de la course illicite dans l'assurance du détenteur et de ne plus laisser, comme jusqu'à présent, à la Confédération, le soin de couvrir ce risque.

Dorénavant ce sera donc le détenteur, ou plutôt son assurance, qui devra couvrir les risques causés lors de course illicite, même si aucune faute ne lui est imputable lors de la soustraction de son véhicule, par exemple.

Le 3e alinéa donne au détenteur la possibilité de se disculper. Cela ne le libère pas de sa responsabilité civile mais cela le soustrait aux conséquences financières vis-à-vis de son assurance. Ainsi il ne perd pas son «bonus» ou n'aggrave pas son «malus», par exemple. Pour plus de détails, je vous renvoie aux pages 32 et 33 du message.

Votre commission vous propose d'adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Angenommen – Adopté

Art. 76 Abs. 1–3
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 76 al. 1 à 3
Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 78
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Müller-Bern
... versicherten Motorradfahrer sind von dieser Versicherungspflicht befreit. ...

Art. 78
Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Müller-Berne
... Ceux qui sont assurés auprès de la Caisse nationale suisse...
... sont libérés de cette obligation. Le Conseil fédéral édictera...

Cantieni, Berichterstatter: Hier hat der Ständerat einen vom Antrag des Bundesrates abweichenden Beschluss gefasst. Danach besteht für den Motorradfahrer keine Verpflichtung, auch Mitfahrer gegen Motorradunfälle zu versichern. Ich bitte Sie, der Fassung Ihrer Kommission hier zuzustimmen; auf den eingereichten Antrag werde ich nach dessen Begründung zurückkommen.

M. **Kohler** Raoul, rapporteur: L'article 78, selon la décision du Conseil des Etats, correspond, à un membre de phrase près à l'article 78 actuel.
L'objectif que se proposait d'atteindre le Conseil fédéral dans sa proposition, c'est-à-dire d'inclure les passagers dans la garantie de l'assurance-accidents des motocyclistes, peut aussi être atteint par la décision du Conseil des Etats du fait que nous avons adopté une nouvelle teneur de l'article 64 (fixation des montants minimums d'assurance), et parce que nous avons aussi adhéré à la décision du Conseil des Etats aux articles 63 et 70.
La dernière phrase de l'article 78 (texte actuel) précise que «le Conseil fédéral édictera les prescriptions de détail et fixera notamment, pour les prestations de l'assurance, un barème n'exigeant que le versement de primes modérées». Cette dernière partie de la phrase a été supprimée par le Conseil des Etats. Il est en effet préférable que la couverture de l'assurance soit étendue, voire complète, ce qui ne peut pas être atteint par des primes modérées.
Votre commission vous propose d'adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Müller-Bern: Mit meinem Antrag bezwecke ich, eine heutige Ausnahmesituation für die Motorradfahrer zu korrigieren. Ich beantrage nämlich, im zweiten Satz von Artikel 78, dass die bei der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt versicherten Motorradfahrer von dieser Versicherungspflicht befreit sind, und nicht nur bei Betriebsunfällen, sondern auch bei Nichtbetriebsunfällen. Als einzige Gruppe von Strassenverkehrsteilnehmern sind die Motorradfahrer heute einem doppelten Versicherungsobligatorium unterstellt, soweit sie bei der SUVA versichert sind, und kommen nicht in den Genuss der Leistungen der vorgeschriebenen obligatorischen Unfallversicherung gemäss Strassenverkehrsgesetz. Deshalb stelle ich eben den Antrag, dass die Motorradfahrer nicht nur für Betriebsunfälle von der Versicherungspflicht befreit sein sollen, sondern auch bei Nichtbetriebsunfällen, wenn sie bei der SUVA gegen Unfall versichert sind. Das Strassenverkehrsgesetz, das sich vorab mit Verkehrsregeln befasst und die Haftpflichtversicherung regelt, hat hier in Artikel 78 ein Stück Sozialversicherung verankert. Das lässt sich daraus erklären, dass man bei der Schaffung des Gesetzes im Jahre 1958 der Meinung war, die Motorradfahrer seien eine besonders gefährdete Kategorie von Strassenbenützern und deshalb verpflichtet, eine Unfallversicherung obligatorisch abzuschliessen. Ich hatte nichts dagegen und habe mich seinerzeit als Mitglied der Strassenverkehrsgesetzkommission auch nicht gegen diese Schutzklausel gewendet. Uebrigens war bereits in der ursprünglichen Fassung des Strassenverkehrsgesetzes das vorgesehen, was ich jetzt beantrage, nämlich dass eben die bei der SUVA obligatorisch gegen Unfall Versicherten sich dieser Versicherung hier nicht anschliessen. Damit waren die Nichtbetriebsunfälle der Motorradfahrer durch die SUVA nicht gedeckt. Erst ein Jahr später schloss man die Velounfälle ein und im Jahre 1961 Kleinmotorräder und schliesslich durch Beschluss des Verwaltungsrates der SUVA am 3. Oktober 1967 das ganze Motorradunfallrisiko.
Da man das Risiko des Einschlusses der Nichtbetriebsunfälle in die SUVA sehr hoch einschätzte, hat man im Artikel 100 Absatz 2 des KUVG vorgesehen – die beiden Gesetze Strassenverkehrsgesetz und KUVG gehen hier irgendwie ineinander –, dass, soweit Motorradunfälle in die Versicherung der Nichtbetriebsunfälle eingeschlossen sind, die Anstalt bis zur Höhe ihrer Leistungen in die Rechte eintritt, die den Versicherten und ihren Hinterlassenen aus der Unfallversicherung gemäss Artikel 78 des

Strassenverkehrsgesetzes zustehen. Man verpflichtet also Leute, die bei der SUVA voll und relativ gut gedeckt sind, zusätzlich die Versicherung nach Strassenverkehrsgesetz abzuschliessen. Die Prämie beträgt heute, wenn ich richtig orientiert bin, 100 Franken. Die Leistungen dieser Versicherung aus Strassenverkehrsgesetz fallen aber der SUVA zu. Damit wird für die Motorradfahrer auf indirektem Wege und nur für sie eine Sonderprämie bei der SUVA erhoben.

Diese Lösung darf man heute nicht mehr als gerecht ansehen. Die Sonderprämie trifft ja eine Kategorie von Fahrzeugführern, die in ihrer grossen Mehrheit zu den weniger Bemittelten gehören, auch wenn es heute eine kleine Minderheit gibt, die auch schwere Motorräder als Statussymbol missbraucht. Eine obligatorische Versicherung beinhaltet immer eine gewisse Solidarität aller Beteiligten. Es ist ja nicht so, dass nur die Motorradfahrer der SUVA erhebliche Kosten verursachen. Die Ausgaben, die für Autounfälle von der SUVA geleistet werden müssen, sind mehr als doppelt so hoch als diejenigen für Motorradunfälle. Man verlangt aber von den Autofahrern keine Sonderprämien; man verpflichtet sie nicht nach Strassenverkehrsgesetz, eine besondere Versicherung abzuschliessen, insbesondere nicht, wenn sie bei der SUVA versichert sind. Es ist übrigens in der letzten Session auch vom Kommissionssprecher geschildert worden, dass bei Autos bedeutend mehr Tote, nämlich 584 im letzten Jahr, zu verzeichnen waren, und «nur» 118 bei den Motorrädern.

Wenn man schon, wie es der Bundesrat vorschlägt – ich würde mich dem anschliessen –, die Mitfahrer-Unfallversicherung für die Motorradfahrer vorschreibt, so könnte man das übrigens auch mit Fug und Recht bei den Personenwagenführern tun. Es ist nun durch Ihre vorherigen Beschlüsse einigermassen besser geregelt worden als bisher bei den Autofahrern. Die Sonderprämie, die von den SUVA-Versicherten über das Strassenverkehrsgesetz verlangt wird, wird in Zukunft noch stärker ins Gewicht fallen, weil mit Recht gemäss Antrag Bundesrat die Bestimmung gestrichen werden soll, dass für die obligatorische Unfallversicherung nur eine mässige Prämie erhoben werden dürfe. Die Leistungen dieser Versicherung sind ja lächerlich gering: 5000 Franken Todesfall, 10 000 Franken Invaliditätsfall, 3000 Franken Heilungskosten!

Der zitierte Artikel 100 Absatz 2 des KUVG mit dem Regressrecht wird heute als eine überholte Anomalie betrachtet. Das gleiche trifft zu für die Vorschrift in Artikel 78 des Strassenverkehrsgesetzes (immer für diejenigen, die bei der SUVA versichert sind). Es stellt übrigens, so glaube ich, in unserer Rechtsprechung eine einmalige Ausnahme dar, dass man den Rückgriff auf Personenversicherungen zulässt. Das ist ebenfalls im Expertenbericht über die Revision des KUVG vom 14. September 1973 über die Revision der Unfallversicherung festgestellt worden. Man hat sich dort eingehend über die Frage der Aufhebung der obligatorischen Versicherung für Motorradfahrer, die der SUVA gemäss Artikel 78 des Strassenverkehrsgesetzes angeschlossen sind, unterhalten. Man hat also über diese Frage, die ich hier aufwerfe, in der Expertenkommission KUVG diskutiert. Man kam dann aber mehrheitlich zum Schluss, es sei nicht Aufgabe dieser Expertenkommission – also KUVG –, Vorschläge zur Revision des Strassenverkehrsgesetzes zu machen, weil es ja hier darum geht, nicht nur bei Betriebsunfällen, sondern auch bei Nichtbetriebsunfällen Motorradfahrer von dieser Versicherung zu befreien, wenn sie bei der SUVA angeschlossen sind. Die meisten, und zwar vorwiegend Leute mit bescheidenem Einkommen, brauchen das Motorrad, den Motorroller oder das Kleinmotorrad für den Weg zur Arbeit. Nur wenige verwenden diese Instrumente zu reinen Vergnügungsfahrten. Dass man sie im Strassenverkehrsgesetz und indirekt auch bei der SUVA anders behandelt als die Autofahrer, die Hochgebirgstouristen und die Sportpiloten, die ja ebenfalls erheblich gefährdet sind, lässt sich nach meiner Meinung nicht mehr rechtfertigen.

Ich beantrage Ihnen deshalb, meinem Abänderungsantrag zuzustimmen.

Cantieni, Berichterstatter: Ich bitte Sie, den Antrag Müller-Bern abzulehnen. Gemäss Beschluss des Ständerates zu Artikel 78, dem auch Ihre Kommission zugestimmt hat, besteht für den Motorradfahrer keine Verpflichtung, auch Mitfahrer gegen Motorradunfälle zu versichern. Diese Regelung drängt sich aus drei Gründen auf:
Einmal haben wir durch Streichung von Artikel 59 Absatz 3 den Gefälligkeitsfahrten-Abzug ausgeschlossen. Ferner darf die Haftpflichtversicherung für die auf dem Soziussitz mitfahrenden Personen nicht mehr beschränkt werden infolge Streichung von Artikel 64 Absatz 3, welcher Ihr Rat zugestimmt hat. Schliesslich sind nach dem revidierten Artikel 63 Absatz 3b auch die Personenschäden der mitfahrenden Familienangehörigen in die Haftpflichtversicherung einzuschliessen. Eine zusätzliche Unfallversicherung für die Mitfahrer auf Motorrädern, seien sie nun Familienangehörige oder Gefälligkeitsfahrer, erübrigt sich daher.

Ferner ist zum Antrag des Herrn Kollega Müller zu sagen, dass die Lückenlosigkeit der Unfallversicherung bei Annahme seines Vorschlages nicht mehr gegeben wäre, denn der Bestand privater Unfallversicherungen kann nicht kontrolliert werden. Die Einführung der Meldepflicht bei Auflösung privater oder der SUVA-Versicherung ist nach heutigem Recht nicht erforderlich, da Artikel 78 des Strassenverkehrsgesetzes immer spielt.

Der Antrag des Herrn Müller hätte auch eine Revision des Kranken- und Unfallversicherungsgesetzes zur Folge, wo in Artikel 100 der SUVA ein Rückgriffsrecht gegen den SVG-Unfallversicherer eingeräumt ist. Die Unfallversicherung der Motorradfahrer wird in der kommenden Revision des Kranken- und Unfallversicherungsgesetzes umfassend geprüft.
Ich ersuche Sie deshalb, den Antrag Müller abzulehnen und dem Antrag Ihrer Kommission, nämlich dem Beschluss des Ständerates, zuzustimmen.

M. **Kohler** Raoul, rapporteur: La proposition Müller-Berne n'a pas été examinée formellement par la commission. Toutefois, cette question, soulevée par M. Ganz, a fait l'objet d'une discussion en son sein. Les explications qui nous ont été données à ce sujet, notamment, ont permis à votre commission d'approuver sans opposition l'article 78 et je peux donc, en son nom, vous prier de repousser la proposition Müller-Berne pour les raisons suivantes:

D'une part, avec la proposition Müller, on n'a plus la garantie que l'assurance soit sans lacune. En effet, il n'est pas possible de contrôler tous les contrats d'assurance-accidents privés, il faudrait introduire une obligation d'annoncer la résiliation d'une assurance privée ou de la SUVA lorsque l'assuré quitte son entreprise, ce qui n'est pas nécessaire avec la réglementation actuelle.

D'autre part, la proposition Müller aurait pour conséquence que la loi sur l'assurance-maladie et accidents devrait être revisée. En effet, conformément à l'article 100 de cette loi, la SUVA a un droit de recours contre l'assureur prévu par la loi sur la circulation routière, ce qui se répercute sur les montants des primes d'assurance. Le problème de la double assurance des motocyclistes, qui sont des assurés de la SUVA, n'est certes pas résolu. D'entente avec l'Office des assurances sociales, la Division de police est d'avis que cette question doit d'abord être examinée lors d'une prochaine revision de la loi sur l'assurance-maladie et accidents.
C'est pourquoi, encore une fois, je vous prie de repousser la proposition Müller-Berne et d'adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Bundesrat **Furgler:** Nach den Ausführungen der beiden Berichterstatter kann ich mich kurz fassen. Ich verstehe das Anliegen von Herrn Müller so, dass er die Doppelver-

sicherung, die für diejenigen Motorradfahrer entsteht, die SUVA-versichert sind, beseitigen möchte. Die beiden Berichterstatter haben mit Recht auf die Bedeutung der Lükkenlosigkeit für aus der SUVA-Versicherungspflicht ausscheidende Motorradfahrer hingewiesen. Ich kann Ihnen in Ergänzung dazu sagen, dass wir mit dem Bundesamt für Sozialversicherung Kontakt aufgenommen haben, um diese Frage zu bereinigen. Es zeigt sich jedoch, dass wir bei der Revision des SVG den Artikel 100 Absatz 2 KUVG nicht bereinigen können, der wie folgt lautet: «Soweit Motorradunfälle in die Versicherung der Nichtbetriebsunfälle eingeschlossen sind, geht die Anstalt bis zur Höhe ihrer Leistungen in die Rechte ein, die den Versicherten und ihren Hinterlassenen aus der Unfallversicherung der Motorradfahrer gemäss Artikel 78 des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1958 über den Strassenverkehr zustehen.» Ich möchte daher Herrn Müller bitten, dass er heute auf seinen Antrag verzichtet, in Kenntnis meiner Antwort, dass das Problem bei der Bereinigung des KUVG einer Lösung entgegengeführt wird.

Müller-Bern: Ich kann leider Herrn Bundesrat Furgler nicht die Freude bereiten, den Antrag zurückzuziehen. Ich möchte dieses Pingpongspiel zwischen Kranken- und Unfallversicherungsgesetz und Strassenverkehrsgesetz nun zu Ende führen und die Frage bereinigen. Beide Kommissionsreferenten und der Herr Bundesrat haben gesagt: Bei der Revision des KUVG wird die Sache erledigt. Nun geht es aber nicht um das KUVG, sondern um Artikel 78. Man kann den Artikel 78 nicht über die Revision des KUVG ändern. Ich stelle hier nur fest, was die Expertenkommission in ihrem Bericht auf Seite 149 geschrieben hat: «Es wird zu prüfen sein, ob die im Strassenverkehrsgesetz vorgesehene besondere obligatorische Unfallversicherung der Motorradfahrer weiterhin gerechtfertigt ist, zumal nun 80 bis 90 Prozent der Motorradfahrer gegen Unfall versichert sein werden. Die Mehrheit der Expertenkommission hält allerdings fest, dass es nicht ihre Aufgabe» – also nicht Aufgabe des KUVG und der Expertenkommission des KUVG – «sei, die Beibehaltung oder die volle oder teilweise Aufhebung der in Artikel 78 Strassenverkehrsgesetz vorgesehenen obligatorischen Versicherung vorzuschlagen.» Deshalb bin ich hieher gekommen, weil man den Ball der Revision des Strassenverkehrsgesetzes zugeschoben hat. Ich möchte nicht, dass der Ball wieder zurückgeschoben wird – Herr Bundesrat Furgler ist zwar ein ausgezeichneter Handballspieler –, doch ich möchte dieses Spiel zwischen den Gesetzesrevisionen nicht fortsetzen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	65 Stimmen
Für den Antrag Müller-Bern	21 Stimmen

Art. 79, Art. 90 Abs. 2 und 3, Art. 91 Abs. 1 und 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 79, art. 90 al. 2 et 3, art. 91 al. 1 et 3

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 93 Ziff. 2 Abs. 1

Antrag der Kommissionsminderheit

(Eng, Flubacher, Ketterer, Müller-Zürich, Schaffer, Ueltschi, Waldner)

Wer ein Fahrzeug führt, von dem er weiss oder bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit wissen kann, dass es den Vorschriften nicht entspricht, wird mit Gefängnis oder mit Busse bestraft.

Art. 93 ch. 2 al. 1

Proposition de la minorité de la commission

(Eng, Flubacher, Ketterer, Müller-Zurich, Schaffer, Ueltschi, Waldner)

Celui qui aura conduit un véhicule dont il savait ou devait savoir en prêtant toute l'attention commandée par les circonstances qu'il ne répondait pas aux prescriptions, sera puni de l'emprisonnement ou de l'amende.

Cantieni, Berichterstatter: Bei Artikel 93 Ziffer 2 Absatz 1 liegt ein Ergänzungsantrag der Kommissionsminderheit vor. Danach soll derjenige, der ein Fahrzeug führt, von dem er weiss, oder bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit wissen kann, dass es den Vorschriften nicht entspricht, mit Gefängnis oder mit Busse bestraft werden. Der bisherige Text lautete, wie Sie aus der Fahne ersehen: «Wird mit Haft oder mit Busse bestraft.» Die Mehrheit Ihrer Kommission beantragt Ihnen, Artikel 93 Ziffer 2 Absatz 1 in der bisherigen Formulierung zu belassen. In diesem Zusammenhang soll der Unterschied zwischen Haft und Gefängnis kurz dargelegt werden. Er bezieht sich auf folgende Kriterien: 1. Dauer: Gefängnis kann von mindestens drei Tagen bis höchstens drei Jahren ausgesprochen werden, Haft von einem Tag bis drei Monaten. 2. Kriterium: die Anstalt. Die beiden Strafen werden in verschiedenen Anstalten verbüsst. 3. Die Art der Arbeit: in der Haft kann sich der Verurteilte eine ihm zusagende Arbeit verschaffen. Bei Gefängnisstrafen hat er die ihm in der Anstalt zugewiesene Arbeit auszuführen.

In den Beratungen der Kommission, die sich mit 8 : 7 Stimmen für Beibehaltung des bisherigen Textes ausgesprochen hat, wurde festgehalten, dass die Zahl der offensichtlich nicht verkehrstüchtigen Fahrzeuge abnimmt. Es wurde auch darauf hingewiesen, dass die Strafbestimmungen des fünften Titels ein Ganzes bilden und dass deshalb nicht ein einzelner Text revidiert werden sollte, ohne die anderen Artikel in eine umfassende systematische Prüfung einzubeziehen.

Bei Artikel 93 Ziffer 2 Absatz 1 kommt schliesslich dazu, dass der Tatbestand der Nichtbetriebssicherheit eine grosse Abstufung zulässt. So reicht dieser Tatbestand vom Fehlen des CH-Zeichens bis zum Fahren mit unwirksamen Bremsen. Dass sich für den letzten Fall eine stärkere Ahndung rechtfertigt, ist offensichtlich. Dass aber z. B. das Fehlen des CH-Zeichens als mit Gefängnisstrafe bedrohtes Vergehen im Gesetz verankert wird, dazu ermangelt es der strafrechtlichen Qualifikation. Die Kommissionsmehrheit vertritt die Ansicht, dass die heutige Bestimmung den grossen Tatbestandsunterschieden am besten Rechnung trägt, und daher beibehalten werden soll. Ich bitte Sie, der Fassung der Kommissionsmehrheit zuzustimmen und den Antrag der Kommissionsminderheit abzulehnen.

M. **Kohler** Raoul, rapporteur: Une minorité de la commission vous propose de modifier le chiffre 2, 1er alinéa, de l'article 93. Elle reprend une suggestion faite par le professeur Schultz. La minorité de la commission considère qu'il n'est pas normal que les sanctions prises à l'égard d'un conducteur qui circule avec un véhicule manifestement en mauvais état – par exemple avec des freins absolument insuffisants ou avec des pneus complètement usés – soient plus faibles que celles qui touchent les conducteurs pris de boisson.

C'est pourquoi la minorité propose que «celui qui aura conduit un véhicule dont il savait ou devait savoir, en prêtant toute l'attention commandée par les circonstances, qu'il ne répondait pas aux prescriptions, sera puni de l'emprisonnement ou de l'amende» – et non pas des arrêts.

Par 8 voix contre 7, la commission vous propose de vous en tenir au texte actuel, car, estime-t-elle, les dispositions pénales du titre cinquième forment un tout. Il serait dan-

gereux de modifier un article sans réfléchir à tous les autres.

Eng, Berichterstatter der Minderheit: Der fünfte Teil des Strassenverkehrsgesetzes, der die Strafbestimmungen enthält, bildet systematisch ein Ganzes. Vom Gesetzgeber als leicht taxierte Tatbestände sind als Uebertretungen mit Haft oder Busse bedroht, grobe bzw. schwere Verletzungen der Verkehrssicherheit als Vergehen mit Gefängnis oder Busse, wobei seit der letzten Revision des Strafgesetzbuches der Richter statt auf Gefängnis auch auf Haft erkennen kann; als Vergehen qualifiziert, also mit Gefängnis oder Busse bedroht, sind die grobe Verletzung der Verkehrsregeln, das Fahren in angetrunkenem Zustand, das pflichtwidrige Verhalten bei Unfällen, die vorsätzliche Beeinträchtigung der Betriebssicherheit, die Entwendung zum Gebrauch, das Fahren ohne Haftpflichtversicherung und der Missbrauch von Ausweisen und Schildern. Nicht mit Gefängnis, sondern lediglich mit Haft oder Busse bestraft wird nach Artikel 93 Ziffer 2, wer ein Fahrzeug führt, von dem er weiss oder bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit wissen kann, dass es den Vorschriften nicht entspricht. Selbst der vorsätzlich Handelnde, der tage- oder gar wochenlang mit unwirksamen Bremsen, völlig abgefahrenen Reifen oder defekter Beleuchtung herumfährt und die Mitmenschen dadurch aufs schwerste gefährdet, kann nicht mit einer Gefängnisstrafe für sein unverantwortliches Tun zur Rechenschaft gezogen werden. So musste sich beispielsweise die Strafkammer eines Obergerichtes auf die Aussprechung einer Haftstrafe beschränken, obschon der Automobilist ein Fahrzeug lenkte, dessen Handbremse unwirksam war und bei dessen Fussbremse nur durch wiederholtes Pumpen genügender Bremsdruck erzielt werden konnte, bei dem ausserdem die Blinklichtanlage nicht funktionierte, die Beleuchtung des Nummernschildes und ebenso der linke Scheinwerfer defekt, beide Scheinwerferreflektoren angerostet und die Auspuffanlage defekt gewesen waren. Keiner der Mängel war plötzlich eingetreten, der Täter hatte vorsätzlich gehandelt.
Ohne etwa die alkoholisierten Automobilisten in Schutz zu nehmen, darf doch darauf hingewiesen werden, dass sich einer, der vielleicht ein einziges Mal versagt und sich mit 0,85 und 0,9 Promille ans Steuer setzt, sicher nicht schuldhafter verhält als der andere, der während Wochen bewusst ein nichtbetriebssicheres Fahrzeug lenkt. Widersprüchlich ist auch die Tatsache, dass das Versetzen eines Fahrzeuges in einen nichtbetriebssicheren Zustand mit Gefängnis, das Lenken eines solchen aber höchstens mit Haft bestraft werden kann.
Die Sorge um die Hebung der Verkehrssicherheit verlangt die Ausschöpfung aller Mittel.
Herr Professor Schultz, einer der besten Kenner des Verkehrsstrafrechtes, hat denn auch in der «Schweizerischen Juristenzeitung» im Blick auf diese Revisionsvorlage mit stichhaltigen Gründen nachgewiesen, dass die Strafdrohungen für das Führen nichtbetriebssicherer Fahrzeuge verschärft werden müssten. Wie die eingangs zitierten anderen Strafbestimmungen zeigen, passt die beantragte Verschärfung in den Katalog des Verkehrsstrafrechtes.
In der Kommission wurde von bundesrätlicher Seite dem Antrag insbesondere deswegen opponiert, weil mit der Strafverschärfung eine Umwandlung von einem Uebertretungstatbestand zu einem Vergehen verbunden wäre, so dass eine Verurteilung obligatorisch auch zu einem Strafregistereintrag führt. Dem ist so. Nun sind aber alle Urteile auf Gefängnis, Haft oder Busse von über 100 Franken dem Zentralstrafregister zu melden. Lediglich Bussen unter 100 Franken sind vom Bundesrecht, nicht aber vom kantonalen Recht aus von der Eintragung dispensiert. Andererseits entspricht es aber den Zielen der kantonalen und eidgenössischen Strafregister, diejenigen Fahrzeuglenker zu erfassen, die sich leichthin wiederholt über die Betriebssicherheit ihres Fahrzeuges hinwegsetzen. Sollte der Strafregistereintrag tatsächlich einer Verschärfung der Strafandrohung beim Fahren eines nichtbetriebssicheren Fahrzeuges im Wege stehen, müssten konsequenterweise auch andere Strafbestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes gemildert werden.
Schliesslich wird behauptet, eine Verschärfung hätte praktisch keine Auswirkungen, weil der Richter äusserst selten eine Gefängnisstrafe von über drei Monaten aussprechen würde, die alsdann in der Form der Haft vollzogen würde. Ein solcher Einwand gilt jedoch für alle Strassenverkehrsdelikte, namentlich für das Führen in angetrunkenem Zustande, wo die weitaus häufigste Strafdauer unter der dreimonatigen Limite steht. Die anbegehrte Verschärfung hat demgegenüber eine ausserordentlich starke präventive Wirkung.
Aus den dargelegten Gründen, namentlich aus der Sorge um die Hebung der Verkehrssicherheit, bitte ich Sie, dem Antrag der Minderheit zuzustimmen und die Strafe für das Führen eines Fahrzeuges in nichtbetriebssicherem Zustande zu verschärfen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit	49 Stimmen
Dagegen	34 Stimmen

Art. 96 Ziff. 2, Art. 99 Ziff. 3bis, Art. 100 Ziff. 2 Abs. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 96 ch. 2, art. 99 ch. 3bis, art. 100 ch. 2 al. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 101a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Cantieni, Berichterstatter: Der Bundesrat hat vorgeschlagen, die Veröffentlichung des Strafurteils gemäss Strassenverkehrsgesetz als Nebenstrafe zu qualifizieren, um die Begnadigung zu ermöglichen. Er hat aber in seiner Botschaft gleichzeitig durchblicken lassen, dass die Verkehrsurteilspublikation kaum mehr der heutigen Tendenz des Strafrechts entspricht, nachdem in der letzten Revision des Strafgesetzbuches selbst bei schwersten Verbrechen die Einstellung der bürgerlichen Ehrenfähigkeit aufgehoben wurde (Art. 52 des Strafgesetzbuches). Die Verkehrsurteilspublikation entspricht dem mittelalterlichen Pranger. Sie trifft nicht nur den Fahrzeugführer sondern ebenso stark seine Familie. Die davon erhoffte generalpräventive Wirkung trat nicht ein. Die obligatorische Urteilspublikation gemäss Strassenverkehrsgesetz erscheint daher nicht mehr als gerechtfertigt. Der Ständerat hat den Artikel 101a aus diesen Gründen gestrichen und dabei klar zum Ausdruck gebracht, dass der Alkohol am Steuer mit härteren Strafen und mit einer strengeren Praxis der Führerausweisentzüge wirkungsvoller bekämpft werden kann. Die Streichung hat zur Folge, dass die Urteilspublikation nach Artikel 61 Strafgesetzbuch als Massnahme in besonders krassen Fällen nach wie vor möglich bleibt. Die Kommission beantragt Ihnen, dem Streichungsbeschluss des Ständerates zuzustimmen.

M. **Kohler** Raoul, rapporteur: A l'article 101a, il s'agit de la publication du jugement. La proposition du Conseil fédéral reprend l'article 102, 2e alinéa, en précisant qu'il s'agit d'une peine accessoire pouvant donc être remise par l'effet de la grâce.
Le Conseil des Etats, pour sa part, a décidé de supprimer

les dispositions relatives à la publication obligatoire du jugement. Il considère – comme le Conseil fédéral aussi, semble-t-il, que la mise au pilori est contraire à la conception moderne du droit pénal. La publication d'un jugement touche certainement le conducteur, mais ce sont souvent les membres de sa famille qui en souffrent le plus. En dépit des nombreuses publications de jugements concernant les conducteurs pris de boisson, les cas d'ivresse au volant continuent d'augmenter. Il faut donc douter que l'article 102, chiffre 2, actuel ait eu l'effet préventif que l'on souhaitait. La lutte contre l'alcool au volant peut être plus efficace par l'augmentation des peines telles qu'elles sont prévues à l'article 91 que nous venons de reviser, et par une pratique rigoureuse du retrait du permis, plutôt que par la publication des jugements.

Pour toutes ces raisons, la commission vous propose d'adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Angenommen – Adopté

Art. 102, Art. 103 Abs. 3, Art. 104 Abs. 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 102, art. 103 al. 3, art. 104 al. 4

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 106 Abs. 7 und 8

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Müller-Zürich

Abs. 7

..., Bewilligungen vorsehen für einzelne Spezialtransporte mit schweizerischen und ausländischen Fahrzeugen, ...

Art. 106 al. 7 et 8

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Propositon Müller-Zurich

Al. 7

..., des autorisations pour certains transports spéciaux à effectuer...

Müller-Zürich: Wir stehen am Ende einer eingehenden Diskussion zur Revision des Strassenverkehrsgesetzes. Ich glaube, im grossen und ganzen kann man sagen, wenn auch die Verhandlungen zerstückelt waren, weil wir dieses Gesetz in mehreren Anläufen zu bewältigen hatten – durch widrige Umstände verursacht – dass wir das erreicht haben, was wir wollten. Bundesrat und Kommissionsmehrheit haben gewissermassen das «Tor von St. Othmar» rein gehalten. Wenn ich nun trotzdem noch ein Ehrengoal für die Parlamentarier schiessen möchte, so aus folgenden Ueberlegungen.

Wer mit den unkritischen Augen des erstmaligen Lesers Artikel 106 Absatz 7 des vorliegenden Gesetzes liest, findet die Welt – vor allem die Umwelt –, die Verkehrssicherheit und die Schonung der Strassen nun erst recht in Ordnung. Leider ist bei genauerer Betrachtung das Gegenteil der Fall, der Teufel liegt wieder einmal im Detail. Während allerdings Absatz 8 des Artikels 106 dem Bundesrat gegenüber ausländischen Staaten reziproke Schutzmassnahmen einräumt und ihm gegenüber ausländischen Unterhändlern den Rücken stärkt, so schwächt Absatz 7 durch die Einräumung einer bewusst sehr weit interpretierbaren Ausnahmebewilligungs-Kompetenz die eidgenössische Verhandlungsposition gegenüber ausländischen Unterhändlern, vor allem wenn es um die Bewilligung von Uebergewichttransporten geht. Zweifellos sollte der Bundesrat die grundsätzliche Kompetenz haben, für Ausnahmefälle – aber nur für echte Ausnahmefälle – des grenzüberschreitenden Verkehrs Sonderbewilligungen erteilen zu können. Darunter verstehen wir zum Beispiel Spezialtransporte von Kraftwerkgeneratoren, Baumaschinen, Kranen, Mischbeton, Profileisen usw. Selbstverständlich geht es bei dieser gesetzlichen Regelung stets um den grenzüberschreitenden, nicht um den Inlandverkehr. Wir wollen den schweizerischen Transportunternehmern mithin keine zusätzlichen Schwierigkeiten bereiten. Auch werden unsere Transportunternehmer es vorziehen, wo immer es möglich ist, ihre Ladungen so zu verteilen, dass keine polizeilichen Ausnahmebewilligungen und zusätzlichen Kosten notwendig werden. Sie alle kennen aber den ständigen Druck unserer Nachbarländer, Transporte mit Uebergewichten durch unser Land freizugeben. Ich erinnere an die uferlosen Verhandlungen mit Italien, dessen besser entwickeltes Autobahnnetz, aber schlechter ausgebautes Eisenbahnnetz Veranlassung gibt, uns seine «Strassensaurier» aufzuhalsen. Gewiss zweifle ich nicht an der Zurückhaltung des Bundesrates in bezug auf die Mehrbelastung unserer Strassen durch ausländische Lastenzüge. Er hat das bewiesen. Diese umweltschutzfeindlichen Schwertransporte erweisen sich regelmässig als potentielle Unfallverursacher und zusätzlich – wegen der hohen Achsdrucke – als eigentliche Strassenmörder. Unterbau und Fahrbahn leiden enorm unter zu hoher Belastung, wobei die Eisbildung das begonnene Zerstörungswerk jeweils vollendet. Entsprechend nehmen die Unterhaltskosten der Autobahnen auch zu und gelangen nun die Kantone – verständlicherweise – an den Bund um Unterstützung für den Unterhalt der Autobahnen. Meist blockieren diese ausländischen Strassenungeheuer mit Uebermassen auch den Verkehrsablauf und erzeugen kilometerlange Autoschlangen.

Gerade um eine starre Enumeration von Ausnahmetransporten zu vermeiden und um unsere Verwaltung in ihrer Disponibilität nicht einzuengen, schlage ich Ihnen mit einem textlichen Minimum an Aenderung eine flexible Formulierung vor und halte die Generalklausel ebenfalls bei. Statt genereller Bewilligungen schränke ich aber die Kompetenz des Bundesrates auf einzelne Spezialtransporte ein. Für meinen Aenderungsantrag habe ich um so triftigeren Beweggrund, als Herr Bundesrat Ritschard vor 14 Tagen an der Tagung des Vorortes des Schweizerischen Handels- und Industrievereins ausdrücklich erklärt hat, wir seien einem derartigen Druck seitens der EWG-Länder ausgesetzt, dass es nur noch ein Zeitfrage sein könne, bis wir die regelmässigen Schwer- und Schwersttransporte mit Uebermassen auch im Transit durch unser Land bewilligen müssten. Da hört nun schon die Gemütlichkeit auf. Um solches zu verhindern – und die vorliegende Fassung des Gesetzes tut es nicht – habe ich Ihnen meinen Aenderungsantrag unterbreitet. Ich erinnere in diesem Zusammenhang auch an die Antwort des Bundesrates auf eine Kleine Anfrage aus unserer Mitte vom 28. Juni. Darin stellt der Fragesteller folgende Frage: «Ist der Bundesrat bereit, dahin zu wirken, dass bei Beibehaltung der Kontingentierung das Tageskontingent wesentlich erhöht wird und dass für Transittransporte keine Konzessionen mehr erforderlich sind» (es geht um die internationalen Strassentransporte)? Der Bundesrat antwortete hierauf im Zusammenhang mit einer Verhandlungsrunde der deutschschweizerischen Delegationen: «Die deutsche Delegation setzt den schweizerischen Begehren die Forderungen entgegen, die in den europäischen Gemeinschaften geltenden Normen für Masse und Gewichte der Fahrzeuge zuzulassen und die 10-km-Grenzzone auf 25 km auszudehnen.» Beide Forderungen kollidieren bekanntlich mit der schweizerischen Regelung der Lastwagengewichte und der Grenzzonen. Diese Politik entspricht den Erfordernissen des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit und des Strassenschutzes, weil sie dazu beiträgt, dass für den Güterfernverkehr soweit als möglich die Bahn und nur für die regionale Feinverteilung die Strasse benützt wird. Bekanntlich

haben wir in diesem Saal vor zwei Jahren die Masse erhöht, ebenso die Achsdrucke der schweren Transporter, und fanden damals, damit sei eine obere Grenze erreicht. Schwersttransporte gehören nur ausnahmsweise auf die Strasse, wo immer möglich aber auf die Schiene.
Ich empfehle Ihnen daher, meinem Antrag stattzugeben.

Cantieni, Berichterstatter: Herr Müller hat seinen Antrag schon in der Kommission gestellt; die Kommission hatte also Gelegenheit, sich damit zu befassen. In der zweiten Sitzung hat sie den Antrag Müller mit 12 : 1 Stimme abgelehnt. Ich beantrage Ihnen auch heute, diesen Antrag des Herrn Kollegen Müller abzulehnen.

Die Enumeration, die er wünscht, schränkt die Kompetenzen des Bundesrates ein, was sich gerade bei Vertragsverhandlungen nachteilig auswirken kann. Im übrigen darf man doch das Problem nicht überbewerten. Es steht fest – mir scheint das doch von erstrangiger Bedeutung zu sein –, dass der Bundesrat bis heute noch keine Vereinbarungen getroffen hat, die über Artikel 9 des Strassenverkehrsgesetzes hinausgehen. Die geltende gesetzliche Ordnung hat demnach genügt. Auch aus dieser Ueberlegung empfehle ich Ihnen – in Uebereinstimmung mit Ihrer Kommission –, diesem Antrag nicht stattzugeben.

M. **Kohler** Raoul, rapporteur: Notre collègue M. Müller-Zurich a déjà présenté sa proposition devant la commission, qui l'a repoussée par 12 voix contre 1.

L'article 106, 7e alinéa, donne au Conseil fédéral la compétence de déroger à l'article 9 de la loi lorsqu'il conclut des accords avec des Etats étrangers.

Je vous rappelle que l'article 9 fixe les limites des dimensions et des poids des véhicules. Or le Conseil fédéral ne peut faire usage de cette compétence que dans les limites fixées par la loi, c'est-à-dire lorsque la sécurité routière et la protection de l'environnement le permettent. Il a paru à votre commission que cette limitation était suffisante et qu'il n'était pas nécessaire de restreindre encore les compétences du Conseil fédéral par une clause de caractère énumératif comme le demande M. Müller-Zurich. Je vous invite donc à repousser sa proposition.

Bundesrat **Furgler:** Ich kann mich hier ganz kurz äussern, denn Herr Müller hatte die Freundlichkeit, in seinen Ausführungen – ich zitiere ihn wörtlich – zu erklären: «Ich zweifle nicht an der Zurückhaltung des Bundesrates.» Das hat er (der Bundesrat) bewiesen. Wenn ich Herrn Müller richtig verstehe, bedeutet das doch nichts anderes, als dass wir eben sehr zurückhaltend das, was in diesem Artikel verlangt wird, ausführen werden.

Wenn Sie an uns tatsächlich nicht zweifeln – wie Sie es soeben sagten, und wer wollte Sie nicht ernst nehmen –, darf ich hoffen, dass Sie Ihren Antrag zurücknehmen werden und uns eben zutrauen, dass wir nur in klarer Nachachtung dieses Gesetzes Ausnahmebewilligungen erteilen. Dass dem so ist, haben Sie in den Verhandlungen mit Italien erlebt. Wir haben uns an Artikel 9 gehalten; wir werden uns auch in Zukunft daran halten. Im nächstfolgenden Absatz sehen Sie ja selbst, dass wir unser Instrumentarium sogar erweitert haben, um wirksam handeln zu können.

Gestützt auf diese Ueberlegungen möchte ich Sie ersuchen, Ihren Antrag zurückzunehmen.

Müller-Zürich: Gestützt auf die Erklärungen von Herrn Bundesrat Furgler ziehe ich meinen Antrag zurück und möchte damit auch einen konstruktiven Beitrag leisten.
Ich hatte Bedenken, dass der Bundesrat unter dem Druck der EWG-Verhandlungsdelegation nachgeben würde. Was wir soeben gehört haben, beruhigt mich. Ich glaube, wir dürfen Herrn Bundesrat Furgler auch dabei behaften.

Angenommen – Adopté

Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. II

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Gesetzentwurfes 104 Stimmen (Einstimmigkeit)

Abschreibung von Postulaten – Classement de postulats

Le président: Je vous propose de classer les postulats suivants relatifs à la loi sur la circulation routière: Bachmann-Winterthur (8996), Bratschi (10 516), Bräm (11 584), Kurzmeyer (8387), Wenger (9643), Schürmann (9728). (Zustimmung – Assentiment)

La commission vous propose de maintenir les postulats Glasson (10 379) et Bratschi (10 963). (Zustimmung – Assentiment)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Schluss der Sitzung um 19.45 Uhr
La séance est levée à 19 h 45

décrites dans le rapport du Conseil fédéral sur la politique de sécurité de la Suisse, cette disposition constitutionnelle ne paraît plus répondre aux nécessités actuelles.
Le Conseil fédéral est invité à examiner s'il ne conviendrait pas de porter le nombre d'hommes fixé à l'articie 102, chiffre 11, à un chiffre répondant aux besoins d'aujourd'hui.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Akeret, Albrecht, Augsburger, Baumann, Baumberger, Bommer, Bonnard, Bräm, Bretscher, Brosi, Brunner, Bürgi, Butty, Cantieni, Cavelty, Dürr, Eisenring, Eng, Etter, Fischer-Bern, Flubacher, Freiburghaus, Grass, Grolimund, Grünig, Gugerli, Hofer-Flawil, Hofer-Bern, Hofmann, Jaeger-Basel, Kaufmann, Keller, König-Bern, Künzi, Lehner, Letsch, Leutenegger, Marthaler, Meier Josi, Meyer Helen, Muff, Müller-Balsthal, Müller-Zürich, Nef, Oehen, Oehler, Reich, Ribi, Roth, Rüegg, Rüttimann, Schlumpf, Schnyder, Schuler, Schwarzenbach, Stadler, Tanner-Thurgau, Teuscher, Tschumi, Weber-Altdorf, Wyer (61)

Ueltschi: Gemäss Artikel 85 Ziffer 9 der Bundesverfassung verfügt grundsätzlich die Bundesversammlung über das Bundesheer. Da jedoch die schweizerische Bundesversammlung nicht in Permanenz tagt, hat die Bundesverfassung die Kompetenz des Parlamentes in stark beschränkter Form an den Bundesrat delegiert, um ihn in die Lage zu versetzen, rasch und kraftvoll zu handeln, auch wenn die eidgenössischen Räte nicht versammelt sind. Dieses delegierte Recht des Bundesrates zum Aufgebot von Truppen ist in Artikel 102 Ziffer 11 der Bundesverfassung normiert.
Diese seit 1848 unverändert in der Bundesverfassung stehende Bestimmung zeigt, dass zwar der Bundesrat ermächtigt ist, in Fällen von Dringlichkeit von sich aus sofort und sachgerecht zu handeln. Diese Handlungsfähigkeit ist jedoch in zweifacher Hinsicht stark eingeschränkt, zeitlich, indem der Bundesrat aus eigener Kompetenz nur für drei Wochen Truppen aufbieten kann, umfangmässig, indem das Recht des Bundesrates zum Aufgebot von Truppen auf 2000 Mann beschränkt ist.
Die beiden Beschränkungen stehen alternativ nebeneinander. Schon das Ueberschreiten der einen der beiden Begrenzungen macht es notwendig, dass die Massnahmen des Bundesrates von der Bundesversammlung sanktioniert werden müssen. Nach dem Wortlaut der Verfassungsbestimmung hat der Bundesrat das Recht, in Fällen von Dringlichkeit sofort zu handeln, doch nur wenn die eidgenössischen Räte nicht versammelt sind. Während der Session bleibt somit das Aufgebotsrecht ausschliesslich beim Parlament. Die in Artikel 198 des Bundesgesetzes über die Militärorganisation enthaltene Bestimmung, dass der Bundesrat die Teilmobilmachung oder die allgemeine Kriegsmobilmachung des Heeres verfüge, sobald die Möglichkeit einer Neutralitätsverletzung oder einer Kriegsgefahr bestehe, gilt nur unter dem Vorbehalt der Verfassungsbestimmung des Artikels 102 Ziffer 11.
Selbstverständlich sind die Räte durchaus frei, ob sie den vom Bundesrat getroffenen Massnahmen zustimmen oder diese aufheben oder ändern wollen. Diese mehr als 120 Jahre alte Verfassungsbestimmung führt zu einer massiven Einengung des Bundesrates in seiner Handlungsfähigkeit. In zweifacher Hinsicht ist diese Verfassungsbestimmung überaltert. Die Befürchtung, dass das Verhältnis zwischen Bund und Kantonen, also zwischen Zentralisten und Föderalisten, gestört würde, indem dem Bund zu hohe Kompetenzen übertragen würden, dürfte der Vergangenheit endgültig angehören. Die Vorstellung des Kriegsgeschehens vor 120 Jahren verglichen mit der heutigen Kriegsführung hat sich völlig verändert. Wir haben im Atomzeitalter mit völlig neuartigen Kriegs- und Konfliktsformen zu rechnen, welche ein rasches und wirkungsvolles Handeln erfordern, ohne gleichsam eine General- oder Teilkriegsmobilmachung mit ihren Folgen auszulösen. Gerade zwei Beispiele aus der jüngsten Zeit zeigen mit aller wünschbaren Deutlichkeit, dass die Verfassungsbestimmung in Artikel 102 Ziffer 11 keineswegs mehr den Bedürfnissen entspricht. Unter dem Druck der Verhältnisse anlässlich der Suez- und Ungarnkrise vom Spätherbst 1956 waren von einem Tag auf den anderen militärische Aufgaben zu erfüllen. Eine grosse Zahl Flüchtlinge beiderlei Geschlechts musste betreut werden. Die Erhöhung des Bereitschaftsgrades von militärischen Sprengobjekten musste angeordnet werden, was eine grössere Truppenzahl erforderte und die in der Kompetenz des Bundesrates liegende Zahl von 2000 Mann weit überstieg. Die Unruhen in der Tschechoslowakei im Herst 1968 hätten dieselben Massnahmen erfordert, wenn der Aufstand nicht unverzüglich niedergeschlagen worden wäre. Nach den Zugriffen auf unsere zivile Luftfahrt und dem Zerka-Zwischenfall im Herbst 1970 musste eine militärische Verstärkung der Polizei zur Ueberwachung der Flughäfen Kloten und Cointrin verfügt werden. Auch in diesem Falle hat es sich gezeigt, dass die Kompetenzen des Bundesrates niemals ausreichen, Truppen in genügender Zahl während der erforderlichen Zeit aufzubieten.
Mit diesen Darlegungen ist sattsam ausgeführt, dass sich eine Aenderung der Bundesverfassung unbedingt aufdrängt. Da mein Vorstoss in Postulatsform gehalten ist, wird der Bundesrat gebeten und ersucht, dem gestellten Problem seine volle Aufmerksamkeit zu schenken und die ihm gut scheinenden Anträge auf Aenderung des Artikels 102 Ziffer 11 der Bundesverfassung zu unterbreiten.
In diesem Sinne bitte ich Sie um Zustimmung zum Postulat.

Le président: Le Conseil fédéral accepte le postulat.

Ueberwiesen – Transmis

11 816

Strassenverkehrsgesetz. Aenderung
Circulation routière. Modification de la loi

Siehe Seite 1381 hiervor — Voir page 1381 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 27. November 1974
Décision du Conseil des Etats du 27 novembre 1974

Differenzen – Divergences

Art. 3 Abs. 3
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 3 al. 3
Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Cantieni, Berichterstatter: Nach Verabschiedung der Revision des Strassenverkehrsgesetzes vom 30. September 1974 verblieben insgesamt zu sieben Artikeln Differenzen. Der Ständerat hat in der ersten Woche dieser Session im Differenzbereinigungsverfahren bei vier Artikeln der Fassung des Nationalrates zugestimmt. Es verbleiben somit noch die Differenzen bei den Artikeln 3 Absatz 3 erster Satz, Artikel 24 und Artikel 93 Ziffer 2 Absatz 1.
Ihre Kommission hat sich in ihrer gestrigen Sitzung mit diesen drei Differenzen befasst und stellt Ihnen folgende Anträge: Zu Artikel 3 Absatz 3 erster Satz Zustimmung zum Ständerat.

Begründung: Unser Rat hatte am 30. September 1974 mit 33 : 32 Stimmen einem Antrag Schaffer zugestimmt, wonach der Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr auf Strassen, die nicht dem allgemeinen Durchgangsverkehr geöffnet sind, namentlich auf Wald-, Flur- und Alpwegen vollständig untersagt oder zeitweise beschränkt werden könne. Neu in diesem Artikel war die namentliche Erwähnung der Wald-, Flur- und Alpwege.

Der Ständerat hat diesem Antrag nicht zugestimmt. Er begründete seinen Entscheid im wesentlichen damit, dass die Kantone heute schon die Möglichkeit haben, ein solches Fahrverbot zu verfügen. In der gestrigen Kommissionssitzung haben die Vertreter der Polizeiabteilung die Erklärung abgegeben, sie würden mittels Kreisschreiben die Kantone im Sinne einer Empfehlung auffordern, von dem ihnen zustehenden Recht, den Motorfahrzeugverkehr auf Wald-, Flur- und Alpwegen zu verbieten, vermehrt Gebrauch zu machen. Ihre Kommission beantragt Ihnen Zustimmung zum Beschluss des Ständerates, d. h. Streichung von Artikel 3 Absatz 3 erster Satz. Dieser Kommissionsantrag wurde einstimmig, bei einer Enthaltung, zum Beschluss erhoben.

M. **Kohler** Raoul, rapporteur: La loi sur la circulation routière, que notre Conseil a approuvée le 30 septembre dernier après trois jours de débats, présentait sept divergences par rapport à la première décision du Coiseil des Etats. Le Conseil des Etats, au début de cette session, est parvenu à éliminer quatre divergences, que je vous rappelle brièvement.

A l'article 19, 3e alinéa, le Conseil des Etats a approuvé la modification rédactionnelle que notre Conseil avait jugé bon de faire.

A l'article 32, qui traite des limitations de vitesse, le Conseil des Etats a accepté nos propositions relatives aux alinéas 3 et 4. Il s'agit en particulier des dérogations aux vitesses maxima.

A l'article 47, 2e alinéa, le Conseil des Etats a accepté que soit maintenue la règle qui oblige les motocyclistes à rester dans la file lorsque la circulation est arrêtée.

Enfin, à l'article 55, le Conseil des Etats a accepté que la compétence de fixer le taux d'alcoolémie à partir duquel un conducteur est censé être pris de boisson, indépendamment de toute autre preuve et de son degré de tolérance à l'alcool, soit attribuée au Conseil fédéral.

Il reste donc trois divergences, que votre commission vous propose d'éliminer, du moins partiellement.

Tout d'abord à l'article 3, 3e alinéa, notre Conseil, par 33 voix contre 32, avait accepté une proposition Schaffer. Cette proposition visait à introduire une énumération à l'alinéa 3 de l'article 3. Il s'agissait d'énumérer les chemins forestiers et les chemins qui desservent les champs et les alpages. Or cette énumération, nous l'avions déjà dit lors des délibérations devant ce Conseil, n'ajoute rien aux compétences des cantons. Avec la loi actuelle, les cantons, pour autant qu'il veuillent bien faire usage de cette compétence, peuvent interdire ou restreindre la circulation sur les routes qui ne sont pas ouvertes au grand transit, c'est-à-dire aussi sur les chemins forestiers et sur ceux qui desservent les champs et les alpages.

Ce qu'a voulu notre collègue Schaffer lorsqu'il a fait sa proposition, c'est inciter les cantons, faire pression en quelque sorte sur eux, pour qu'ils fassent plus largement usage de leur compétence d'interdire ou de restreindre la circulation sur ces types de routes.

La commission a pris acte de ce que la Division de police, par voie de circulaire, invitera les cantons à faire usage plus souvent de leur droit d'interdire ou de restreindre la circulation motorisée sur les chemins forestiers et sur ceux qui desservent les alpages.

Votre commission, à l'unanimité moins une abstention, vous propose d'adhérer à la décision du Conseil des Etats, c'est-à-dire de maintenir l'article 3, 3e alinéa, dans sa version actuelle.

Le président: La commission vous propose d'adhérer à la décision du Conseil des Etats concernant l'article 3, 3e alinéa, 1re phrase. Cette proposition n'est pas combattue. Elle est acceptée.

Angenommen – Adopté

Art. 24

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 6 Buchst. a

Der erstinstanzlich verfügenden Behörde, wenn die kantonale Beschwerdeinstanz von der Verwaltung unabhängig ist;

Art. 24

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 6 let. a

L'autorité qui a pris la décision de première instance, lorsque l'autorité cantonale de recours est indépendante de l'administration;

Cantieni, Berichterstatter: Zu Artikel 24 haben wir heute morgen den neuen Antrag unserer Kommission austeilen lassen. Sie schlägt Ihnen vor, in Absatz 1 dem Ständerat zuzustimmen. In die heutige Gerichtsorganisation der Kantone soll nicht unnötigerweise bundesrechtlich eingegriffen werden. Zu berücksichtigen ist auch, dass sich insgesamt 14 Kantone gegen den Vorschlag des Bundesrates ausgesprochen haben und bis heute erst sechs Kantone schon eine verwaltungsunabhängige Beschwerdeinstanz im Führerausweisentzugsverfahren kennen. Schliesslich hat sich der Ständerat ohne Opposition für Festhalten an seinem Beschluss entschieden.

Zu Absatz 6 Buchstabe a beantragt die Kommission eine neue Formulierung, die auch den Intentionen des Bundesrates entsprechen dürfte. Hier soll der erstinstanzlich verfügenden Behörde dann die Beschwerdelegitimation zustehen, wenn die kantonale Beschwerdeinstanz verwaltungsunabhängig ist. Dass die sogenannte Behördenbeschwerde, d. h. die Beschwerdelegitimation einer Behörde gegen Entscheide ihrer hierarchisch übergeordneten Behörde nicht eingeführt wird, darüber ist sich die Kommission mit dem Ständerat einig.

Demgegenüber rechtfertigt es sich, die Beschwerdelegitimation der erstinstanzlichen Behörde einzuräumen in Kantonen, die bereits auf ihrem Gebiet beim Führerausweisentzugsverfahren die Verwaltungsgerichtsbarkeit eingeführt haben. Die von der Kommission vorgeschlagene Lösung dürfte eine gute Voraussetzung für die endgültige Bereinigung dieses Artikels sein und ist angetan, die vom Bundesrat verfolgte Tendenz nach richterlicher Ueberprüfung von Entzugsverfügungen in den Kantonen nach ihren Möglichkeiten zu fördern. Der modifizierte Antrag, wie er hier schriftlich vorliegt, vereinigte in der Kommission neun Stimmen auf sich, zwei Kommissionsmitglieder waren dagegen. Ich bitte Sie, der Neufassung von Artikel 24 Absatz 1 und Absatz 6 Buchstabe a zuzustimmen.

M. **Kohler** Raoul, rapporteur: A l'article 24, notre Conseil, par 61 voix contre 24, a voulu imposer aux cantons l'obli-

gation de créer une autorité de recours qui soit indépendante de l'administration. Le Conseil des Etats unanime s'oppose à cette mesure. Il ne veut pas que l'on impose aux cantons l'obligation de créer une autorité de recours indépendante de l'administration. Il veut que les cantons restent libres de créer cet organe indépendant ou de décréter que cette autorité de recours est le Conseil d'Etat ou un département par exemple. Votre commission a longuement délibéré sur ces deux aspects du problème et, finalement, pour faire avancer les choses a estimé, par 9 voix contre 2, qu'il valait mieux se rallier à la décision du Conseil des Etats. En effet, on a pensé qu'il ne fallait pas que la législation fédérale s'immisce dans l'organisation judiciaire des cantons lorsqu'il s'agit de cas de peu de gravité. La commission a tenu compte aussi du fait que 14 cantons, lors de la procédure de consultation, s'étaient opposés au projet du Conseil fédéral. Enfin, elle a aussi tenu compte du fait qu'actuellement, 5 cantons seulement connaissent cette instance de recours indépendante de l'administration.

Votre commission vous propose donc de vous rallier à la décision des Etats pour l'alinéa 1 de l'article 24. En revanche, elle vous prie de bien vouloir approuver un nouvel alinéa 6, lettre *a*, à l'article 24; elle entend que l'on accorde un droit de recourir, lorsque l'autorité cantonale de recours est indépendante de l'administration, aussi à l'autorité qui a pris la décision de première instance. Votre commission, à l'unanimité, vous propose d'approuver la version qui vous a été distribuée et qui prévoit que le droit de recourir appartient aussi à l'autorité qui a pris la décision de première instance, lorsque l'autorité cantonale de recours est indépendante de l'administration.

Angenommen – Adopté

Art. 93 Ziff. 2 Abs. 1
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 93 ch. 2 al. 1
Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Cantieni, Berichterstatter: Unser Rat hatte in der Herbstsession dieses Jahres mit 49 zu 34 Stimmen einem Antrag der Kommissionsminderheit zugestimmt und die Ziffer 2 Absatz 1 von Artikel 93 in dem Sinne abgeändert, dass inskünftig der Gebrauch eines nicht in allen Teilen vorschriftsgemässen, d. h. betriebssicheren Fahrzeuges mit Gefängnis oder mit Busse zu bestrafen sei. Das bisherige Recht spricht von Haft oder Busse. Der Ständerat hat die Neufassung dieses Artikels gemäss Beschluss unseres Rates abgelehnt. Es geht hier um den Grundsatz der Verhältnismässigkeit. Bliebe dieser Artikel in der neuen Formulierung, also «Gefängnis» statt «Haft», im revidierten Gesetz, so würde das bedeuten, dass inskünftig auch verhältnismässig kleinere Verstösse gegen die Betriebssicherheitsvorschriften ein Vergehen darstellen und daher automatisch eine Vorstrafe nach sich ziehen würden. Auch die kleinste Unkorrektheit am Fahrzeug, z. B. ein fehlendes CH-Schild oder eine defekte Beleuchtung, fiele dann unter diesen strafverschärfenden Tatbestand. Auch wenn im konkreten Fall die Verhängung einer Busse genügen würde, wäre der Verstoss gegen das Gesetz als Vergehen zu qualifizieren und müsste eingetragen werden. Das ginge nun zu weit. Ihre einstimmige Kommission beantragt aus diesem Grunde Zustimmung zum Beschluss des Ständerates, d. h. Beibehaltung des bisherigen unveränderten Artikels 93 Ziffer 2 Absatz 1. Ich bitte Sie um Zustimmung zu unserem Antrag.

M. **Kohler** Raoul, rapporteur: La dernière divergence concerne l'article 93, chiffre 2, 1er alinéa.

Cet article a été inclus dans la revision par notre Conseil, sur proposition de l'un de ses membres. Il s'agissait d'aggraver les dispositions pénales qui concernaient celui qui aurait conduit un véhicule qui ne répondait pas aux prescriptions.

Votre Conseil avait décidé d'aggraver ces prescriptions pénales en prévoyant des peines d'emprisonnement et non seulement les arrêts comme la loi actuelle le prévoit.

Le Conseil des Etats n'a pas pu se rallier à cette manière de voir les choses; il a considéré que, finalement, les dispositions pénales du titre cinquième de la loi forment un tout et qu'il serait dangereux de modifier un article sans passer en revue également tous les autres articles.

C'est la raison pour laquelle votre commission, à l'unanimité, se rallie à la décision des Etats et vous recommande de laisser l'article 93 dans sa version actuelle.

Angenommen – Adopté

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Schlussabstimmungen – Votations finales

Müller-Luzern, Berichterstatter der Redaktionskommission: Es sind noch einige kurze Bemerkungen notwendig. Die neugegründete Redaktionskommission der beiden Räte hat alle Vorlagen stilistisch und im Hinblick auf die Gesetzestechnik überarbeitet. Die sprachlichen Aenderungen sind hier nicht mehr zu erwähnen, obschon sie als Beispiele für Stilübungen wertvollste Dienste leisten könnten. Hingegen muss ich Sie auf einige Druckfehler in den ausgeteilten Vorlagen und auf zwei Aenderungen besonders aufmerksam machen.

Im Gesetz über die Elektrizitätsversorgung heisst es in Artikel 6 nicht mehr, der Beschluss trete am Tage der Verabschiedung in Kraft, also heute, sondern am 1. Januar 1975. Der Grund: Jedes Gesetz soll erst nach der Publikation in Kraft treten, ausgenommen wirklich dringliche Erlasse. Hier handelt es sich nicht um einen solchen. Zudem beruft sich der Beschluss in Artikel 3 Absatz 2 auf das Verwaltungsstrafrecht. Letzteres tritt erst am kommenden 1. Januar in Kraft. Die Aenderung geschah also aus Gründen der Rechtssicherheit und der Rechtstechnik.

Im Gesetz über die Hotel- und Kurortkredite muss auf Seite 3 oben die oberste Artikelbezeichnung, also Artikel 12, ganz hinaufgerückt werden. Sie steht also nicht am richtigen Ort.

Im Gesetz über Ein- und Ausfuhr von Erzeugnissen aus Landwirtschaftsprodukten sind einige Druckfehler zu beseitigen. Sie bemerken, dass auf dem ausgeteilten Blatt Artikel 4 fehlt. Statt, wie es jetzt heisst, Artikel 5, soll stehen Artikel 4 usw. Die Numerierung ist also zu verschieben. Diese Verschiebung rührt daher, dass die ursprünglichen Artikel 3 und 4 zusammengefasst worden sind. Schliesslich muss im Artikel 6 auf diesem Blatt (S. 3 dieses Gesetzes), der hier irrtümlich als Artikel 7 bezeichnet worden ist, der Absatz 4 gestrichen werden. Dieser Passus wurde nämlich in den Absatz 2 eingearbeitet.

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 29 Stimmen (Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

11 816

Strassenverkehrsgesetz. Aenderung
Circulation routière. Modification de la loi

Siehe Seite 114 hiervor — Voir page 114 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 30. September 1974
Décision du Conseil national du 30 septembre 1974

Differenzen – Divergences

Art. 3 Abs. 3 1. Satz
Antrag der Kommission
Streichen (= bisheriges Recht)

Art. 3 al. 3 1re phrase
Proposition de la commission
Biffer (= texte actuel)

Munz, Berichterstatter: Aus der Beratung dieser Vorlage im Nationalrat sind verhältnismässig wenige Differenzen übriggeblieben. Der Nationalrat hat aber in die Revision zwei zusätzliche Gesetzesartikel einbezogen, womit in dieser Hinsicht zwangsläufig zwei Differenzen geschaffen wurden, weil wir uns in der ersten Lesung mit diesen Gesetzesbestimmungen nicht befasst haben. Um es gleich vorwegzunehmen: In diesen beiden neu bearbeiteten Artikeln beantragen wir Ihnen, dem Nationalrat nicht zu folgen. Es handelt sich zunächst um den Artikel 3 Absatz 3 1. Satz des Gesetzes.
Diese Bestimmung regelt die kantonale Strassenhoheit. Heute lautet der Absatz 3: «Der Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr kann auf Strassen, die nicht dem allgemeinen Durchgangsverkehr geöffnet sind, vollständig untersagt oder zeitlich beschränkt werden. Fahrten im Dienste des Bundes bleiben jedoch gestattet.» Hier wollte nun der Nationalrat, allerdings mit einem Zufallsmehr von 33 zu 32 Stimmen, eine Aenderung einführen. Es soll jetzt heissen, wie Sie der Fahne entnehmen: «... namentlich auf Wald-, Flur- und Alpwegen.» Das heisst, man will also einige Kategorien dieser Strassen, auf denen der Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr entweder ganz verboten oder zeitlich beschränkt werden kann, gegenüber anderen Kategorien hervorheben. Wir betrachten eine solche Teilenumeration nicht als glücklich. Es ist klar, dass die Wald-, Flur- und Alpwege im bestehenden Gesetzestext inbegriffen sind. Es ist also nicht nötig, sie speziell zu erwähnen. Mit der speziellen Erwähnung einzelner möglicher Beispiele gerät man in Gefahr, dass andere Kategorien, die hier auch darunterfallen, dann eher als die Ausnahme erscheinen. Das wollen wir nicht. Gesetzgeberisch besteht also keine Notwendigkeit zu dieser Neuerung, die hier eingeführt worden ist. Im Gegenteil, sie ist geeignet, gewisse Unklarheiten zu schaffen, weshalb wir – es war die einstimmige Kommission – Ihnen beantragen, am bisherigen Gesetzestext festzuhalten.

Angenommen – Adopté

Art. 19 Abs. 3
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 19 al. 3
Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil national

Munz, Berichterstatter: Hier handelt es sich um eine redaktionelle Differenz. Die Kommission beantragt Zustimmung zum Nationalrat.

Angenommen – Adopté

Art. 24 Abs. 1 und Abs. 6 Buchst. a
Antrag der Kommission
Festhalten

Art. 24 Al. 1 et al. 6 let. a
Proposition de la commission
Maintenir

Munz, Berichterstatter: In Artikel 24 sind zwei Differenzen bestehen geblieben, nämlich in Absatz 1 und in Absatz 6 Alinea a. Sie werden sich erinnern, dass im Vorschlag des Bundesrates vorgesehen war, dass die Kantone vom Bunde verpflichtet werden sollen, für die Beschwerden gegen Fahrausweisentzüge eine verwaltungsunabhängige Instanz zu schaffen. Ihr Rat hat seinerzeit beschlossen, die Kantone dazu nicht zu verpflichten. Selbstverständlich wollten wir nicht etwa zum Ausdruck bringen, dass wir gegen die Einführung von Verwaltungsgerichten sind, keineswegs. Aber wir haben die Meinung vertreten – die Kommission vertritt sie nach wie vor –, es sei nicht richtig, wenn der Bund zwangsweise in die Behördenorganisation der Kantone eingreife, solange eine zwingende Notwendigkeit dafür nicht nachgewiesen sei. Wir geben uns – um vom verfassungsrechtlichen Standpunkt aus die Sache noch einmal kurz zu beleuchten – darüber Rechenschaft, dass der Bund dann befugt ist, den Kantonen eine bestimmte Behördenorganisation vorzuschreiben, wenn das zur Durchsetzung von Bundesrecht unabdingbar ist. Es ist aber doch wohl etwas übertrieben, zu behaupten, Bundesrecht könne nicht mehr richtig durchgesetzt werden, wenn beispielsweise gegen einen Führerausweisentzug die Beschwerde nur an eine kantonale Regierung oder an ein kantonales Departement erhoben werden könne und nicht an eine verwaltungsunabhängige Instanz. Das ist ein Standpunkt, der unseren kantonalen Exekutiven doch Unrecht tut.
Wir müssen uns auch davor hüten, so leichthin derartige Eingriffe des Bundes in die kantonale Behördenorganisation zuzulassen. Wenn wir es hier gestatten, dann sehe ich nicht mehr recht, wie das in jedem anderen Bereich verhindert werden sollte. Ich habe in der Kommission darauf hingewiesen, dass wir auch im soeben verabschiedeten Raumplanungsgesetz ja eine Beschwerdemöglichkeit vorgesehen haben, dass man aber dort davon abgekommen ist, den Kantonen vorzuschreiben, die Beschwerdeinstanzen müssten verwaltungsunabhängig sein, obwohl es vielleicht bei Beschwerden im Bereiche der Raumplanung, auch bei Beschwerden, die aus dem Bundesrecht begründet werden, doch um noch etwas lebensnahere und lebenswichtigere Dinge geht als bei den Führerausweisentzügen.
Abgesehen von den grundsätzlichen Ueberlegungen, über die ich mich ja schon in der ersten Lesung geäussert habe, kommt nun aber noch eine praktische hinzu. Die interkantonale Kommission für den Strassenverkehr, das ist eine von den vielen Expertenkommissionen, die in unserem Lande existieren, hat in einer Eingabe an die Mitglieder des Nationalrates vor der Herbstsession darauf aufmerksam gemacht, dass es kleine Kantone gebe, in denen nicht einmal ein Dutzend Beschwerden gegen Führerausweisentzüge pro Jahr anhängig gemacht würden. Und da werden wir doch zugeben müssen, dass es wenig sinnvoll ist, eine eigene Behördenorganisation auf die Bei-

ne zu stellen wegen sechs, acht oder zehn Beschwerdefällen. Hier geht man einfach zu weit.
Ich glaube, wir können abschliessend feststellen: Der Trend zur Einrichtung der Institution des Verwaltungsgerichtes, soweit es nicht schon besteht, ist überall vorhanden. Wir brauchen hier von Bundes wegen nicht besonders zu stossen, sondern wir sollten diese Entwicklung in den Kantonen autonom vorangehen lassen. Die Kommission beantragt Ihnen deshalb Festhalten am ursprünglichen Beschluss des Ständerates.
In Absatz 6 Buchstabe a geht es um die Frage, ob die erstinstanzlich verfügende Entzugsbehörde ein selbständiges Beschwerderecht haben soll gegen Beschwerdeentscheide einer kantonalen Oberbehörde, sei es nun ein Verwaltungsgericht oder sei es ein Departement oder sei es der Regierungsrat. Wir haben das gestrichen. Wir vermögen nach wie vor in dieser Neuerung keinen zusätzlichen Rechtsschutz für den Bürger zu erblicken. Wenn man die Dinge nämlich etwas realistisch betrachtet, dann könnte es sich doch nur darum handeln, dass eine erstinstanzlich verfügende Behörde, irgendein Strassenverkehrsamt, sich in seiner amtlichen Ehre betroffen fühlen könnte, wenn eine Beschwerdeinstanz einmal einem bestraften Sünder etwas Gnade widerfahren lassen würde, weil man der Meinung wäre, er sei besser weggekommen als vielleicht vergleichsweise ein paar andere. Aber das ist nicht der Sinn des Schutzes des Bürgers. Wir haben in der ersten Lesung auch darauf hingewiesen, dass ja in einem anderen Buchstaben im gleichen Absatz vorgesehen ist, dass die Eidgenössische Polizeiabteilung unter allen Umständen ein Beschwerderecht an das Bundesgericht hat. Wenn also wirklich stossende Ungleichheiten bei der Beurteilung solcher Fälle vorkommen, dann besteht für die kantonalen Behörden durchaus die Möglichkeit, einen solchen Fall der Eidgenössischen Polizeiabteilung vorzulegen, die ihn dann vorprüfen und gegebenenfalls an das Bundesgericht leiten kann. Dafür, dass die Rechtsgleichheit nicht in einem stossenden Ausmass verletzt wird, ist ohnehin gesorgt. Vielleicht darf ich zu dieser Bestimmung noch eine Nebenbemerkung machen: Wir sollten uns davor hüten, die höchste Justizbehörde immer und immer wieder mit relativen Kleinigkeiten zusätzlich zu belasten. Das führt zwangsläufig zur Ausweitung des Apparates in Lausanne. Daran können wir auch keine Freude haben. Die Gerechtigkeit wird dadurch in diesem Lande nicht erhöht werden. Wir beantragen Ihnen Festhalten am ursprünglichen Beschluss des Ständerates.

Angenommen – Adopté

Art. 32

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Munz, Berichterstatter: Das ist die Bestimmung über die Begrenzung der Geschwindigkeiten. Hier hat der Nationalrat das, was wir in einem Absatz 3 zusammengefasst hatten, in die zwei Absätze 3 und 4 aufgeteilt. Materiell ist damit am Beschluss des Ständerates nichts geändert worden. Aber wir müssen zugeben, die Sache ist lesbarer geworden. Wir hatten ja selbst seinerzeit den Eindruck, dass das alles etwas rasch und husch, husch gegangen sei und dass die Formulierungen einer Ueberprüfung bedürften, und diese Ueberprüfung hat nun im Rahmen der Behandlung des Geschäftes im Nationalrat stattgefunden. Wir müssen anerkennen, dass das, was jetzt vorliegt, besser lesbar und damit für die Anwendung praktikabler geworden ist. Wir beantragen Ihnen deshalb Zustimmung zum Nationalrat.

Angenommen – Adopté

Art. 47 Abs. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 47 al. 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Munz, Berichterstatter: Der Bundesrat hat in seiner Vorlage an das Parlament beantragt, diese Gesetzesbestimmung zu streichen. Ich will sie Ihnen in Erinnerung rufen. Sie lautet unter Regeln für Motorradfahrer: «Wenn der Verkehr angehalten wird, haben die Motorradfahrer ihren Platz in der Fahrzeugkolonne beizubehalten.» Man wollte einer angeblich praktischen Entwicklung Rechnung tragen und sagen: Sie fahren ohnehin nach vorn, also soll man diese Bestimmung streichen. Der Nationalrat in seiner Weisheit hat beschlossen, diese Bestimmung müsse aufrechterhalten werden, und wir wollen uns dieser Weisheit fügen. Wir beantragen Ihnen deshalb Zustimmung zum Nationalrat.

Angenommen – Adopté

Art. 55

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Munz, Berichterstatter: Hier handelt es sich um die zweite essentielle Differenz, die noch geblieben ist. Es geht hier nämlich darum, welche Behörde zuständig sein soll für die Feststellung des Alkoholpegels, der noch als erlaubt gilt, bzw. wo die Grenze für die Strafbarkeit liegen soll. Bis jetzt ist es – Sie wissen es – das Bundesgericht. Ihre Kommission hat seinerzeit beantragt, den bisherigen Rechtszustand beizubehalten, weil die Sache bis jetzt funktioniert hat. Der Bundesrat hatte beantragt, dass er diese Kompetenz erhalten soll. Der Nationalrat hat sich dieser Auffassung nun angeschlossen, ich möchte sagen mit einer ausgesprochen guten Mehrheit, und wir haben gefunden, es lohne sich nicht, diese Frage zu einer Prestigefrage hochzustilisieren; besser wäre es, es gäbe weniger angetrunkene Fahrzeugführer, dann würde das Problem von selbst entschärft. Wer aber das letzten Endes feststellt, ist nebensächlich. Moralisch macht sich jeder strafbar, der in angetrunkenem Zustand Auto fährt; ich glaube, darüber gibt es keine Diskussion. Die einen erwischt es, die anderen erwischt es nicht, wie es eben so geht im Leben. Wir beantragen Ihnen für diesen ganzen Artikel Zustimmung zum Nationalrat.

Angenommen – Adopté

Art. 93 Ziff. 2 Abs. 1

Antrag der Kommission

Festhalten

Art. 93 ch. 2 al. 1

Proposition de la commission

Maintenir

Munz, Berichterstatter: Hier handelt es sich um die zweite Bestimmung, die der Nationalrat noch autonom in die Revision einbezogen hat. Auch hier beantragt Ihnen die Kommission, nicht darauf einzutreten bzw. den Wünschen des Nationalrates nicht zu folgen. Jetzt handelt es sich bei der Führung eines Fahrzeuges, das den technischen Vorschriften nicht entspricht, um einen Uebertretungstatbestand, und es ist nach seiner Grössenordnung auch ein Uebertretungstatbestand. Wir müssen uns klar sein: Wenn ein

Rücklicht während einer Fahrt defekt wird und man es nicht merkt und weiter fährt, dann fährt man mit einem Fahrzeug, das den Vorschriften nicht mehr entspricht. Man wird bussfällig. Oder wenn man mit einem Fahrzeug fährt, das an einem Pneu etwas zu wenig Rillen aufweist, dann ist man ebenfalls mit einem Fahrzeug gefahren, das nicht mehr den Vorschriften entspricht. So gibt es noch eine ganze Menge kleinerer technischer Defekte, die nicht jeder Fahrer jedesmal vor Antritt einer Fahrt feststellen kann, weil nicht jeder die Zeit oder auch nicht die Kenntnisse hat, sein Fahrzeug vor Antritt einer Fahrt auf alle technischen Details zu überprüfen. In der Regel verlässt man sich doch darauf, dass der Wagen in der Servicegarage geprüft wird, obwohl das auch nicht immer stimmt, und dass man nachher wieder anstandslos damit fahren könne. Wenn man nun diese einfachen Tatbestände zu Vergehen hinaufstilisiert, wie das der Nationalrat getan hat, indem man Gefängnisstrafe androht, dann führt das dazu, dass jede, auch die kleinste Busse, die wegen eines solchen Vergehens ausgesprochen wird, wieder im Strafregister eingetragen werden muss. Sie erinnern sich vielleicht daran, dass man vor wenigen Jahren, als man eine Teilrevision des Strafgesetzes durchgeführt hat, sich darum bemühte, die Zahl der Eintragungen im Strafregister wesentlich herabzusetzen. Man hat auch die Uebertretungsbussen, die noch eintragungspflichtig sind, verdoppelt. Man hat sie von 100 auf 200 Franken hinaufgesetzt. Durch eine solche unnötige Revision würde man das zum Teil wieder rückgängig machen. Es kommt auch dazu, dass nach vielen kantonalen Vorschriften Vergehenstatbestände nicht mehr einfach durch die Polizei geahndet und durch einen Statthalter oder Polizeirichter mit einer Busse abgetan werden können, sondern es muss eine formale Untersuchung mit dem ganzen administrativen Umtrieb durchgeführt werden, der in keinem Verhältnis mehr zu dem steht, was rechtlich auf dem Spiele steht. Ich habe in der Kommission das Vergnügen gehabt, eine Eingabe des Statthalteramtes des Bezirkes Horgen vorzulegen. Statthalter Biber hatte sich an unseren Kollegen Honegger gewandt. Diese Post ist mir zugestellt worden. Wenn man diesen Brief gelesen hat, dann ist der Fall vollständig klar. Ich will ihn hier vor dem Rat nicht auch noch *in extenso* zum besten geben. Der Herr Departementschef ist ja über diese Korrespondenz orientiert.

Kurz und gut: Wir beantragen Ihnen einstimmig, dem Nationalrat hier nicht zu folgen, sondern am bisherigen Gesetzestext festzuhalten.

Angenommen – Adopté

An den Nationalrat – Au Conseil national

9309
Initiative Waldner.
Revision von Artikel 45 der Bundesverfassung
Revision de l'article 45 de la constitution

Wortlaut der Initiative

Die Absätze 2 bis 5 von Artikel 45 BV widersprechen dem neuzeitlichen Strafvollzug und der heutigen Auffassung von der sozialen Fürsorge. Sie sind aus der Bundesverfassung auszumerzen.
Ich schlage deshalb vor, es sei Artikel 45 zu revidieren und nur noch mit den Absätzen 1, 6 und 7 in der Verfassung zu belassen.

Texte de l'initiative

Les alinéas 2 à 5 de l'article 45 de la constitution sont contraires à la conception actuelle de l'exécution des peines et de l'assistance sociale. Ils doivent disparaître de la constitution.
C'est pourquoi je propose que l'article 45 soit revisé et que seuls les 1er, 6e et 7e alinéas soient maintenus.

Bericht der Kommission des Nationalrates
und Beschlussentwurf vom 11. September 1973 (BBl I, 223)
Rapport de la commission du Conseil national
et projet d'arrêté du 11 septembre 1973 (FF I, 216)

Stellungnahme des Bundesrates vom 8. Mai 1974 (BBl I, 1423)
Avis du Conseil fédéral du 8 mai 1974 (FF I, 1386)

Beschluss des Nationalrates vom 16. September 1974
Décision du Conseil national du 16 septembre 1974

Antrag der Kommission
Eintreten

Proposition de la commission
Passer à la discussion des chiffres

Muheim, Berichterstatter: Ich habe die Ehre, Ihnen die Auffassung und die Anträge der von Ihnen bestellten Kommission zu einer nicht unwichtigen Verfassungsfrage darzulegen. Ich muss dabei die Zeit Ihres Rates ein wenig in Anspruch nehmen. Es rechtfertigt sich dies, zunächst, weil es sich um eine Verfassungsfrage handelt, dann aber auch ganz besonders, weil mit dieser Vorlage einige, meines Erachtens nicht unwichtige Rechtsprobleme eng verbunden sind und in der Kleinen Kammer einer Klärung bedürfen. Ich spreche also diesmal viel weniger von politischen Gesichtspunkten aus, sondern erörtere in weitem Masse staatsrechtliche Probleme, dies deshalb, um in den Materialien Anhaltspunkte zu schaffen, wie die heutigen Beschlüsse einer Verfassungsänderung zu interpretieren sind. Ich will dabei nicht wiederholen, was schon in Dokumenten steht, sondern im eigentlichsten Sinne des Wortes die Aeusserungen in der Kommission darlegen und die von ihr aufgeworfenen Fragen durch inzwischen betriebene Studien beantworten. Es ist dabei zu beachten, dass auch diese Verfassungsfrage der Genehmigung von Volk und Ständen unterstellt ist, weshalb Bundesrat wie Parlament höchstes Interesse daran haben, bei der Information des Stimmbürgers hierüber im klaren zu sein.
Meine Ausführungen gliedern sich in fünf Teile: 1. Grundlagen; 2. Niederlassungsfreiheit (also zum ersten der beiden Bundesverfassungsartikel); 3. Armenunterstützung (die Regelung im zweiten zur Aenderung gestellten Verfassungsartikel); 4. Rechtsfragen, die in der Kommission gestellt wurden, und 5. einige Aeusserungen zur «Einheit der Materie». Letzteres hat unsere Kommission besonders eingehend beschäftigt.
Zu Punkt 1: Grundlagen. Es wird Ihnen die Aenderung von zwei Verfassungsartikeln unterbreitet. Artikel 45 der Bundesverfassung soll dabei einen lapidaren Satz enthalten, ohne jede Einschränkung, ohne jede Bedingung, nämlich: «Jeder Schweizer hat das Recht, sich innerhalb des schweizerischen Gebietes an jedem Ort niederzulassen.» Ausgangspunkt zu dieser Aenderung bildet die Einzelinitiative Herrn Nationalrat Waldners vom 22. September 1965. Es stellt sich zunächst die Frage: Weshalb ging es denn so viele Jahre, bis das Parlament mit einer Vorlage bedient werden konnte? Herr Waldner ergriff bereits vor neun Jahren das Instrument des Artikels 93 unserer Bundesverfassung. Ich zitiere: «Jedem der beiden Räte und jedem Mitglied desselben steht das Vorschlagsrecht (die Initiative) zu.» Dieses Recht der sogenannten Einzelinitiative gelangt hier zum erstenmal in einen Reifestand, indem das Parlament tatsächlich den formulierten politischen Willen eines Mitgliedes in Form einer Vorlage berät. Es war in der Zwischenzeit notwendig, mittels Geschäftsver-

auf, dass diese Materie, die hier geregelt wird, auch intern ins Bundesrecht fällt.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
Le Conseil passe sans opposition à la discussion de l'article

Titel und Ingress
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Einziger Artikel
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Article unique
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
Für Annahme des Beschlussentwurfes 34 Stimmen (Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

11 816

Strassenverkehrsgesetz. Aenderung
Circulation routière. Modification de la loi

Siehe Jahrgang 1974, Seite 580 — Voir année 1974, page 580

Beschluss des Nationalrates vom 13. Dezember 1974
Décision du Conseil national du 13 décembre 1974

Differenzen – Divergences

Art. 24 Abs. 6 Buchst. a
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 24 al. 6 let. a
Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil national

Munz, Berichterstatter: Nach der zweiten Runde in dieser Revisionsarbeit ist noch eine einzige Differenz aus dem Nationalrat zu uns zurückgekommen. Es handelt sich um Artikel 24 Absatz 6 Buchstabe a. Diesen Buchstaben hatten wir gestrichen. Der Nationalrat hat ihn mit beschränkter Wirksamkeit wieder aufgenommen, nämlich in der Formulierung, die Sie auf Ihren Tischen gefunden haben. Die Kommission beantragt Ihnen, diese Differenz zu erledigen durch Zustimmung zum Nationalrat.

Sie gestatten mir noch ein Wort zu sagen. Diese Bestimmung ist seinerzeit in das Gesetz, in die Revisionsvorlage hineingeraten, weil man in Artikel 24 Absatz 1 obligatorisch vorsehen wollte, dass die Kantone eine von der Verwaltung unabhängige Beschwerdeinstanz zur Beurteilung von Führerausweisentzügen schaffen müssten. Dieses Obligatorium ist inzwischen dank der gewissen Resistenz des Ständerates gestrichen worden. Aber der Nationalrat wollte nun in denjenigen Fällen, in denen diese verwaltungsunabhängige Beschwerdeinstanz besteht, den unteren zuerst urteilenden Instanzen, also den kantonalen Strassenverkehrsämtern, ein selbständiges Beschwerderecht gegen die Beschwerdeentscheide dieser verwaltungsunabhängigen Instanzen verschaffen. Ich persönlich und auch andere Leute aus der Kommission sehen zwar nicht ein, was das mit dem Rechtsschutz des Bürgers zu tun hat. Das hat vielmehr damit zu tun, dass gewisse Prestigebedürfnisse von unteren Verwaltungsbeamten besser zum Ausdruck gebracht werden können, indem man gegen einen Entscheid, der zugunsten eines Betroffenen ausgefallen ist, wieder an das Bundesgericht rekurrieren kann. Aber die Sache ist nicht so wichtig, dass es sich lohnen würde, deshalb eine Differenz aufrechtzuerhalten. Wir haben deshalb beschlossen, Ihnen die Zustimmung zu beantragen, im Vertrauen darauf, dass es auch in den kantonalen Verwaltungen so vernünftige Leute gebe, dass sie nicht um ihres persönlichen Prestige willens den Justizapparat unnötig in Bewegung setzen.

Angenommen – Adopté

12 175

Postulat Luder. Revision des Initiativrechtes
Revision du droit d'initiative

Wortlaut des Postulates vom 25. November 1974

Die zunehmende Zahl von zum Teil inhaltlich schwierig bestimmbaren Volksbegehren droht Parlament, Bundesrat und Verwaltung, aber auch den Souverän, der unter wachsendem Zeitdruck entscheiden muss, zu überfordern. Der Mangel an klaren Form- und Verfahrensvorschriften lässt in vermehrtem Masse Mischformen zwischen allgemeiner Anregung und ausgearbeitetem Entwurf entstehen. Ausserdem führt das Fehlen der Gesetzesinitiative ständig auf Verfassungsebene zu Forderungen, die dem Bereich der Gesetzes- oder Verordnungsstufe entstammen.

Ein grundsätzliches Ueberdenken des Initiativrechtes und seiner Ausgestaltung drängt sich auf. Der Bundesrat wird ersucht, zu prüfen, ob und wie die Bestimmungen über die Teilrevision der Bundesverfassung und des Initiativgesetzes abgeändert werden sollen, damit eine Präzisierung und Verwesentlichung erreicht wird.

Texte du postulat du 25 novembre 1974

Le nombre croissant d'initiatives populaires dont la nature est parfois difficile à déterminer en raison de leur teneur, menace de mettre à trop forte contribution le Parlement, le Conseil fédéral et l'administration, de même que le peuple qui doit décider sous la pression des délais. En raison du manque de prescriptions précises sur la forme et la procédure, on tend toujours plus à présenter des formes hybrides d'initiatives tenant à la fois de la proposition conçue en termes généraux et du projet rédigé de toutes pièces. En outre, faute d'initiative législative, on pose fréquemment sur le plan constitutionnel des exigences se situant en réalité à l'échelon de la loi ou de l'ordonnance.

Il est urgent de revoir de manière approfondie le droit d'initiative et son aménagement. Le Conseil fédéral est prié d'examiner s'il y a lieu – et le cas échéant comment – de modifier le régime y relatif par une revision partielle de

C'est dire clairement que, si nos finances publiques veulent jouer un rôle de maintenance et de continuité dans notre économie et, à mon avis, elles doivent jouer ce rôle, il est indispensable que le peuple et les cantons – vous devinez le sens de mon couplet final – nous accordent le 8 juin des impôts qui, vous le savez, ne font que remplacer des droits de douane imprudemment réduits sans compensation suffisante et qui permettent ainsi une certaine continuité du marché du travail.

Jauslin: Ich danke für die Ausführungen. Es freut mich ausserordentlich, dass tatsächlich solche Programme existieren und eingehalten werden sollen. Ich hoffe, dass es damit möglich ist, die Kontinuität zu wahren, damit eben die Situation bei uns nicht so dramatisch wird wie in Deutschland. Ich erkläre mich von der Antwort befriedigt.

Schluss der Sitzung um 12.25 Uhr.
La séance est levée à 12 h 25

Zehnte Sitzung – Dixième séance

Donnerstag, 20. März 1975, Vormittag,
Jeudi 20 mars 1975, matin
8.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Oechslin

---

11 647

Betäubungsmittelgesetz. Aenderung
Stupéfiants. Modification de la loi

Siehe Jahrgang 1974, Seite 594 — Voir année 1974, page 594

Beschluss des Nationalrates vom 12. Dezember 1974
Décision du Conseil national du 12 décembre 1974

Schlussabstimmung – Vote final
Für Annahme des Gesetzentwurfes 35 Stimmen (Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

---

11 816

Strassenverkehrsgesetz. Aenderung
Circulation routière. Modification de la loi

Siehe Seite 160 hiervor — Voir page 160 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 13. Dezember 1974
Décision du Conseil national du 13 décembre 1974

Schlussabstimmung – Vote final
Für Annahme des Gesetzentwurfes 37 Stimmen (Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

---

12 158

Internationale Währungsmassnahmen
Mesures monétaires internationales

Siehe Seite 153 hiervor — Voir page 153 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 11. März 1975
Décision du Conseil national du 11 mars 1975

Schlussabstimmung – Vote final
Für Annahme des Beschlussentwurfes 37 Stimmen (Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

---

12 232

Motion Oehler. SBB-Strecken in der Ostschweiz
Réseau CFF en Suisse orientale

Wortlaut der Motion vom 12. Dezember 1974

Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament Bericht und Antrag über die Erstellung und Durchführung eines SBB-Ausbauprogrammes in der Ostschweiz zu unterbreiten. Dabei hat er namentlich auch darzulegen, wann und wie die SBB-Linien im Raume Rorschach–St. Gallen, Buchs–Sargans und Rapperswil–Jona ausgebaut werden.

Der Bundesrat wird beauftragt, in diesem Zusammenhang auch darzulegen, wie gross die Investitionen der SBB im Raume Ostschweiz in den letzten zwanzig Jahren waren und welchen Anteil sie im Rahmen der gesamten Investitionen der SBB während der gleichen Zeitperiode einnahmen.

Texte de la motion du 12 décembre 1974

Le Conseil fédéral est chargé de présenter au Parlement un rapport et des propositions concernant l'élaboration d'un programme d'extension du réseau des CFF en Suisse orientale et sa réalisation. Il voudra bien, en outre, exposer en particulier quand et comment les lignes des CFF, situées dans la région où se trouvent les localités de Rorschach-St-Gall, Buchs-Sargans et Rapperswil-Jona, seront aménagées et modernisées.

Dans cet ordre d'idées, le Conseil fédéral est aussi chargé d'indiquer l'importance des investissements des CFF en Suisse orientale, au cours des vingt dernières années, et quelle part des investissements totaux des CFF cela représente, pour ce même laps de temps.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Dürr, Hofer-Flawil, Stadler, Thalmann (4)

Oehler: Meine Ostschweizer Kollegen haben mir gesagt, ich sollte mich sehr kurz fassen, weil sie wegen der nichtausgebauten SBB-Strecken sehr lange Zeit brauchten, um ihren Heimatort und Wohnort in der Ostschweiz zu finden.

Nun, ich kann mich auf die Begründung meiner Interpellation vom Dezember berufen und ich möchte nicht wiederholen, was ich damals gesagt habe. Das SBB-Problem in der Ostschweiz und die in dieser Motion aufgeworfenen Fragen sind seit 1911 hängig und mein Vorstoss ist ein weiterer Stein in jenes Brett des Vorstehers des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements. Meine Begründung ist also in der Interpellationsbegründung vom Dezember enthalten und ich möchte mich hier nicht wiederholen.

Bundesrat **Ritschard:** Ich habe Herrn Nationalrat Oehler gebeten, seine Motion in ein Postulat umzuwandeln. Wir werden diesen Bericht erstellen, und wenn er damit einverstanden ist, sind wir bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Le président: Le Conseil fédéral accepte sous forme de postulat la motion Cehler. M. le député Oehler est-il d'accord? C'est le cas. Le postulat est-il combattu par un membre du Conseil? Ce n'est pas le cas.

Ueberwiesen – Transmis

11 647

Betäubungsmittelgesetz. Aenderung
Stupéfiants. Modification de la loi

Siehe Jahrgang 1974, Seite 1910 — Voir année 1974 page 1910

Beschluss des Ständerates vom 20. März 1975
Décision du Conseil des Etats du 20 mars 1975

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Gesetzentwurfes 136 Stimmen (Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

11 816

Strassenverkehrsgesetz. Aenderung
Circulation routière. Modification de la loi

Siehe Jahrgang 1974, Seite 1924 — Voir année 1974, page 1924

Beschluss des Ständerates vom 20. März 1975
Décision du Conseil des Etats du 20 mars 1975

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Gesetzentwurfes 156 Stimmen (Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

12 158

Internationale Währungsmassnahmen
Mesures monétaires internationales

Siehe Seite 347 hiervor — Voir page 347 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 20. März 1975
Décision du Conseil des Etats du 20 mars 1975

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlussentwurfes 153 Stimmen (Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral