

CH_VB 20016163 vom 9. März 1988

Bundesverwaltung, 1988-03-09, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb__td_class__metadataCell__20016163__td__

FR: CH_VB 20016163 du 9 mars 1988

IT: CH_VB 20016163 del 9 marzo 1988

Erwägungen

E. 9

Im März 1988 len zu erwähnen, in denen nachgewiesen wurde, dass die Verkehrsberuhigung in Wohngebieten die Zahl der Unfälle mit Verletzten und mit Toten einfach halbiert. Das wäre auch in die Waagschale zu werfen. Dem Autogewerbe fällt mit solchen Verkehrsberuhigungen in den Wohnquartieren kein Stein aus der Krone, und es macht nicht weniger Profit. Es geht hier doch um eine Konzession, die man - auch unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte - einmal machen könnte. Herzog: Die Ausführungen der beiden Autovertreter waren leider durch keinerlei Kenntnis «getrübt»; deshalb muss ich kurz Stellung nehmen. Wir diskutieren hier nicht über Tempo 30 oder über dessen Möglichkeiten und Randbedingungen. Es geht um eine klare Kompetenzzuweisung. Wir stehen im Vollzug zweier entscheidender Gesetze, die wir über Monate hinweg diskutiert haben: Umweltschutzgesetz und Raumplanungsgesetz. Sie wissen, dass wir dort auf kantonaler und kommunaler Ebene in Vollzugskrisen stecken, teils durch Verschulden der Kantone, teils durch Verschulden der Gemeinden. Es geht darum aufzuzeigen, dass bezüglich der Möglichkeit zur Temporeduktion auf kommunaler Ebene, wie Herr Loretan ausgeführt hat, nicht ein Verschulden der Kommunen vorliegt: sie haben nämlich die entsprechende Vollzugsmöglichkeit gar nicht. Die Diskussion und der Antrag Rechsteiner drehen sich einzig und allein darum, dass der Vollzug von zwei Verordnungen - Luftreinhalte- und Lärmschutzverordnung -, deren Basis hierdurch die Gesetzgebung geschaffen wurde, auch möglich wird. Es geht nicht um einen Glaubensstreit, wieviele Kinder bei Tempo 30 sterben oder nicht - es ist lächerlich, wenn nicht gar zynisch, mit solchen Statistiken überhaupt zu operieren -, es geht darum, dass wir politische und rechtliche Randbedingungen schaffen, die den Vollzug überhaupt ermöglichen. Ich bitte Sie dringend - wenn die Gemeinden schon etwas machen wollen! -, die rechtlichen Randbedingungen zu schaffen und dem Minderheitsantrag Rechsteiner zuzustimmen. Frau Haller: Vorweg möchte ich sagen, dass mich die Leichtigkeit, mit der Herr Dreher Zahlen über getötete Kinder genannt hat, ein bisschen betroffen gemacht hat. Zum Votum von Herrn Scherrer: Wie Herr Herzog bereits ausführte, geht es hier gar nicht um die Frage, ob Tempo 30 falsch oder richtig sei, sondern um eine reine Kompetenzzuteilung. Es ist zu bestimmen, wer besser in der Lage ist, die örtlichen Verhältnisse zu beurteilen. Zweifellos sind die Gemeindeorgane besser dazu in der Lage. Ich möchte Herrn Scherrer darauf hinweisen, dass die Gemeindeorgane demokratisch gewählt werden. Wenn man etwas nicht richtig findet, kann man innerhalb der Gemeinde Einfluss darauf nehmen. Als Mitglied einer städtischen Exekutiven weiss ich, wie häufig man mit dem Problem konfrontiert ist, dass man irgendwo eine Notwendigkeit sähe, aber einfach nichts unternehmen kann. Wie häufig müssen wir auf Anfragen aus dem städtischen Parlament die Antwort geben, die Kompetenz befände sich nicht bei uns und wir könnten nichts unternehmen! Je häufiger wir mit dieser Frage konfrontiert sind, desto deutlicher sehen wir,

wie wichtig es wäre, wenn die Gemeinde mit ihrer örtlichen Kenntnis, wenn die Gemeindeorgane etwas dazu zu sagen hätten. ' Ich möchte Sie dringend bitten, dem Minderheitsantrag zuzustimmen: Diejenigen sollen urteilen können, die mit den örtlichen Verhältnissen besser vertraut sind. Basler, Berichterstatter: Bei Artikels Absatz 3bis und 3ter habe ich bereits darauf hingewiesen, dass die Kantone schon heute Verkehrsbeschränkungen zum Schutz der Bewohner vor Lärm und Luftverschmutzung erlassen können. Hier geht es nun darum, Herr Rechsteiner, dass die Kantone - respektive die Gemeinden, wenn sie vom Kanton die Zustimmung erhalten - generelle Tempolimiten einführen können, zum Beispiel Tempo 30. Uns ist in der Kommission von selten des Bundesamtes für Polizeiwesen erklärt worden, dass ein solches Zonensignal kurz vor der Einführung stehe. Wir würden also offene Türen einrennen. Herrn Rechsteiner stört bei diesem Zonensignal aber die Voraussetzung, dass die Zonen auf gleichartige Strassen zu begrenzen seien und Durchgangsstrassen wieder ausgenommen werden. Ihre Kommission begrüsst die Einführung des überfälligen Zonensignales, wie Herr Loretan es darstellte. Sie will damit erst einmal Erfahrungen sammeln. Allerdings lehnt sie den Antrag Rechsteiner, der ganze Städte umfassen würde, mit

E. 11

zu 5 Stimmen ab. M. Perey, rapporteur: La discussion sur cet article 32, alinéa 2 me semble avoir passablement dévié. En séance de commission, cet article a été examiné en même temps que l'article 3, ces deux articles traitant des compétences que M. Rechsteiner, au nom de la minorité, demande d'accorder aux cantons qui, eux, peuvent les déléguer aux communes. Je ne crois pas qu'il soit utile de revenir sur la question des 30 km/h, sur les accidents, ou sur le nombre de personnes tuées. Tel n'est pas le but de l'exercice ni celui que nous poursuivons ici. Ce matin, nous avons traité l'article 3, et je n'avancerai donc pas les mêmes arguments en ce qui concerne l'article 32. Il faut garder, pour cette loi, la même ligne de conduite et éviter que certaines communes puissent faire ce que bon leur semble. Elles sont bien entendu responsables, mais il y a lieu de garder la tête froide et d'utiliser les mesures actuellement en vigueur. Nous sommes en train d'étudier d'autres possibilités de diminuer la pollution atmosphérique dans les villes et les agglomérations. Il ne faut pas toujours peindre le diable sur la muraille, même si le problème est difficile. La question des compétences doit être maintenue telle qu'elle a été résolue ce matin. C'est la raison pour laquelle la commission, se référant aux décisions prises en ce qui concerne l'article 3 et par 11 voix contre 5, rejette la proposition Rechsteiner. Je vous prie d'en faire de même et de suivre la version du Conseil fédéral. Bundesrätin Kopp: Worum geht es beim Antrag Rechsteiner? Mit dem Antrag sollen die Kantone und per Delegation die Gemeinden ermächtigt werden, aus Gründen des Umweltschutzes allgemeine Höchstgeschwindigkeiten für den Verkehr in ganzen Ortschaften zu erlassen. Für die Anordnung allgemeiner Höchstgeschwindigkeiten ist gemäss geltendem Recht der Bundesrat zuständig. Frau Grendelmeier, der Bundesrat wird auch in Zukunft Einmischungen in seinen delegierten Rechtssetzungsbereich per Motionen nicht dulden, denn Gesetz und Verfassung haben die Kompetenzen vernünftig aufgeteilt; so soll es auch bleiben. Hingegen steht es Ihnen selbstverständlich frei, sich der Lösung des Ständerates anzuschliessen und dem Instrument der Empfehlung zuzustimmen; dann weiss der Bundesrat, dass Sie den dringenden Wunsch haben, in diesem delegierten Rechtssetzungsbereich Ihre Meinung ausdrücken zu können. Für die Anordnung abweichender Höchstgeschwindigkeiten sind die Kantone zuständig. Diese klare Kompetenzaufteilung würde mit dem Antrag von Herrn Rechsteiner verwischt. Für die Anordnung der gleichen Sache, nämlich allgemeine

Höchstgeschwindigkeiten, wären zwei verschiedene Behörden zuständig. Je nach Begründung der Tempolimiten wäre der Bundesrat oder der Kanton zuständig. Das wird in der Praxis Probleme schaffen. Diese Probleme kennen wir bei der geltenden Regelung nicht. In diesem Zusammenhang möchte ich Sie nochmals daran erinnern, dass die Kantone und die Gemeinden bereits jetzt die Möglichkeit haben, Beschränkungen aus Umweltschutzgründen zu verfügen, sofern es nicht die der bundesrätlichen Kompetenz unterstehenden Durchgangsstrassen betrifft. Wenn unter der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit die Anordnung von Tempo 30 in Wohngebieten verstanden wird, ist dazu keine Gesetzesänderung notwendig, da die

9. März 1988 N 207 Strassenverkehrsgesetz. Aenderung Voraussetzungen dafür durch die Zonensignalisation auf Verordnungsstufe vorbereitet werden. Herrn Loretan möchte ich auf seine konkrete Frage antworten, dass die Verordnung über die Zonensignalisation bereits Ende der Sommerferien erst mir und unmittelbar danach dem Bundesrat unterbreitet wird. Sie können also davon ausgehen, dass diese Verordnung noch in diesem Herbst erlassen wird. Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen: sie hat mit 11 zu 5 Stimmen den Antrag von Herrn Rechsteiner abgelehnt. Abstimmung - Vote Für den Antrag der Mehrheit 86 Stimmen Für den Antrag der Minderheit 60 Stimmen Art. 32 Abs. 4 erster Satz Antrag der Kommission Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates Art. 32 al. 4 première phrase Proposition de la commission Adhérer au projet du Conseil fédéral Angenommen - Adopté Art. 33 Abs. 1 Antrag der Kommission Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates Art. 33 al. 1 Proposition de la commission Adhérer au projet du Conseil fédéral Angenommen - Adopté Art. 33 Randtitel und Abs. 4 (neu) Antrag Günter Randtitel Pflichten gegenüber Fussgängern und Radfahrern Abs. 4 Vor Fahrrad-Furten haben die Fahrzeuglenker besonders vorsichtig zu fahren. Das Anhalten auf Fahrrad-Furten ist untersagt. Art. 33 Titre marginal et al. 4 (nouveau) Proposition Günter Titre marginal Obligations à l'égard des piétons et des cyclistes Al. 4 Le conducteur circulera avec une prudence particulière avant les passages pour cyclistes. Tout arrêt sur ces passages est interdit. Günter: Ich beantrage Ihnen im Prinzip einen Fussgängerstreifen für Velofahrer, in meinem Antrag «Fahrrad-Furt» genannt. Es geht insbesondere um die Situation auf den Kreuzungen. Auch wo Velowege bestehen, bleibt fast auf allen Kreuzungen eine kritische Situation bestehen. Der Velofahrer wird heute oft dort geschützt, wo er nicht so gefährdet ist, nämlich, wenn es schön geradeaus einer Strasse entlang geht; wo es problematisch wird, nämlich auf der Kreuzung, ist alles wie früher. Der Velofahrer muss aufpassen, dass er möglichst heil auf die andere Seite der Kreuzung kommt. Gegenüber früher hat sich die Situation sogar insofern verschlimmert, als es auf den Strassen mehr Kraftfahrzeuge hat. Wenn wir die Fussgänger schützen, ist das richtig; wir sollten aber auch die Velofahrer auf den Kreuzungen schützen. Das würde bedingen, dass man die Marginale ändert und den Absätzen 1 bis 3 (bisheriges Gesetz), die die Fussgänger schützen, einen Absatz 4 zum Schutz der Radfahrer beifügt. Der Absatz würde lauten: «Vor Fahrrad-Furten haben die Fahrzeuglenker besonders vorsichtig zu fahren. Das Anhalten auf Fahrrad-Furten ist untersagt.» Das lehnt sich ganz eng an das an, was im Gesetz zum Fussgängerstreifen steht. Basler, Berichterstatter: Es geht im Grunde genommen um zwei Aenderungen: einmal um die Marginale «Pflichten gegenüber Fussgängern und Radfahrern» statt - wie es heute heisst - «Pflichten gegenüber Fussgängern». Unseres Erachtens soll es bei der bisherigen Marginale bleiben, denn der Radfahrer ist auch ein Verkehrsteilnehmer. Er ängstigt leider den Fussgänger oft so sehr wie der motorisierte Verkehrsteilnehmer. Zum Text selber: Absatz 4 (neu): Das Parkieren ist schon in der Verkehrsregelverordnung Artikel 19

geregelt. Der Text hat der Kommission so nicht vorgelegen, aber wir haben eine ähnliche Regelung im Gesetz mit 11 zu 6 Stimmen abgelehnt. Man hat auch darauf hingewiesen, dass man den Begriff «Fahrrad-Furt» im Gesetz nicht kenne. M. Perey, rapporteur: Là encore, cette proposition n'a pas été soumise à la commission qui pourtant avait traité une proposition presque semblable de Mme Friedli, reprise ensuite par Mme Christinat. Le problème n'est donc pas nouveau et la commission avait, lors de la première proposition, refusé d'entrer en matière par 11 voix contre 6. A titre personnel, je dirai que l'alinéa 4 qui nous est proposé me paraît superflu. Il stipule en effet qu'il est interdit de s'arrêter sur les passages pour piétons. Mais cette proposition est déjà inscrite dans l'ordonnance à l'article 19. Il faut aussi rappeler que les cyclistes sont des usagers de la route mais que s'ils mettent pied à terre pour emprunter un passage pour piétons, ils sont considérés comme tels. Je crois donc superflu de charger inutilement cette loi et en l'occurrence je vous invite à repousser la proposition Günter. Bundesrätin Kopp: Es wäre für den Radfahrer gefährlich, wenn analog dem Fussgängerstreifen eine Fahrradfurt geschaffen würde. Die Situation für den Radfahrer vor einer solchen Furt ist nämlich grundsätzlich anders als für den Fussgänger vor einem Fussgängerstreifen. Der Fussgänger nähert sich dem Fussgängerstreifen langsam. Er kann problemlos halten, den Verkehr beobachten und durch Zeichen dem Fahrzeugführer seine Absicht anzeigen, dass er den Vortritt beansprucht. Ein analoges Verhalten ist beim Radfahrer vor Fahrradfurten nicht denkbar. Aus diesen Gründen wird auch in Radfahrerkreisen eine solche Regelung abgelehnt. Ich bitte Sie, sich der Mehrheit Ihrer Kommission anzuschliessen. Abstimmung - Vote Für den Antrag Günter 34 Stimmen Dagegen 76 Stimmen Art. 34 Abs. 1 Antrag der Kommission Mehrheit Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates Minderheit (Bircher, Christinat, Nauer, Ruffy, Wagner, Zwygart) Abs. 1 Fahrzeuge müssen rechts, auf breiten Strassen innerhalb der rechten Fahrbahnhälfte fahren. Sie haben sich ausserorts bei langsamer Fahrt und auf unübersichtlichen Strecken möglichst an den rechten Strassenrand zu halten. Innerorts müssen die Motorfahrzeuge die rechte Seite ihrer Fahrbahnhälfte oder Fahrspur für die Radfahrer freigeben, sofern es die Fahrbahnbreite erlaubt. Art. 34 al. 1 Proposition de la commission Majorité Adhérer au projet du Conseil fédéral Minorité (Bircher, Christinat, Nauer, Ruffy, Wagner, Zwygart)

Loi sur la circulation routière. Modification 208 N 9 mars 1988 Al. 1 Les véhicules tiendront leur droite et circuleront, si la route est large, sur la moitié droite de la chaussée. A l'extérieur des localités, ils longeront le plus possible le bord droit de la chaussée, s'ils roulent lentement ou circulent sur un tronçon dépourvu de visibilité. A l'intérieur des localités, les véhicules automobiles laisseront aux cyclistes le bord droit de la demi-chaussée ou de la voie, pour autant que la largeur de la chaussée le permette. Bircher, Sprecher der Minderheit: Sie finden den Antrag zu Artikel 34 auf der Fahne. Es handelt sich hier um ein altes Anliegen der Velofahrer, aber auch der Zweiradverbände.

Zusammengefasst lautet der Antrag: Sofern die Strasse breit genug ist, sollen Motorfahrzeuge rechts eine Spur für die Radfahrer freigeben oder freihalten. Diese Bestimmung ist auf innerorts beschränkt. Sie soll ermöglichen, dass die Weiterfahrt von Velofahrern entlang von stehenden oder kriechenden Autokolonnen nicht behindert wird, nur weil eines oder mehrere Autos zu weit rechts plaziert sind. Ich möchte diesen Antrag so qualifizieren: Es ist eine praktische und sehr einfache Verkehrsregel, die - man muss das zugeben - natürlich in erster Linie dem Radfahrer zugute kommt. Aber man kann sagen, sie schadet sicher dem Autofahrer nicht. Kein Velofahrer ist sehr erbaut, wenn er hinter einem Auspuffrohrwarten muss. Das führt bekanntlich zu den gefährlichen Schlingelmannövern. Man überholt ein stehendes Auto links, das nächste rechts, dann ist man am rechten

Strassenrand weicht dann vielleicht noch auf das Trottoir aus und behindert damit die Fussgänger. Es ist auch klar, dass eine solche, für das innerstädtische Verkehrsgeschehen zentrale Bestimmung im Strassenverkehrsgesetz geregelt werden muss. In der Kommission war von den Fachleuten des Bundesamtes für Strassenbau respektive von den entsprechenden Fachleuten der Polizeiabteilung zu hören, dass hiezu die heutige Verkehrsregelverordnung genüge. Wenn Sie aber diese Verordnungsbestimmung genau anschauen, dann heisst es dort, dass der Abstand vom rechten Fahrbahnrand, den der Autofahrer zu halten habe, vor allem bei schnellem Fahren nachts und in Kurven grösser sein müsse. Es ist also absolut nicht der gleiche Gedanke, der dieser Bestimmung, die ich Ihnen bei Artikel 34 vorschlage, zugrunde liegt. Wenn es sich um ein Anliegen handelt, das die Zweiradverbände unterstützen und das jedem auffällt, wenn er selbst Velo fährt, sollte ein solches Anliegen in dieser Gesetzesberatung eine Chance haben. Sie können nämlich nicht an die Verkehrsbenutzer appellieren, vermehrt auf das Velo umzusteigen, aber dann dieses durch gesetzliche Bestimmungen erschweren. Wenn sich diese Velofahrer im städtischen Verkehr bewegen, kommen sie an diese Hemmschwelle, oder an diese praktischen Begebenheiten, dass sie beispielsweise eine Hunderte von Metern lange Autokolonne nicht rechts überholen können. Es wäre nichts praktischer als das, wenn man mit einer klaren Verkehrsregelung und mit einer klaren Bestimmung im Strassenverkehrsgesetz diese Vorschrift erlassen würde. Wenn die Autofahrer einmal eine solche Bestimmung kennen und wissen, dass sie auch geahndet wird, wenn sie diese nicht einhalten, werden sie darauf achten, denn sie sind überhaupt nicht benachteiligt. Deshalb bitte ich Sie, diesem Antrag zuzustimmen. Basler, Berichterstatter: Dieses Strassenverkehrsrecht ist so umfassend wie die Lektüre von Goethe, der so vieles sagt, dass er allen etwas sagt. Die Aenderung, die Kollege Bircher vorschlägt, ist wiederum nicht nötig. Ich zitiere einen ändern Artikel aus diesem taschenbuchdicken Verkehrsrecht mit seinen vielen Verordnungen, nämlich den Artikel 8 Absatz 4 der Verordnung über Strassenverkehrsregeln, wo von «Nacht» und «in Kurven» nicht die Rede ist und damit nichts einschränkt, wo es einfach heisst: «Benützen Motorwagen und Radfahrer denselben Fahrstreifen, so müssen die Motorwagen links, die Radfahrer rechts fahren.» Auch für den Kolonnenverkehr gilt gemäss heutiger Verkehrsregelverordnung diese Aufteilung in den Verkehrsraum. Die Verordnung verlangt diese Rücksicht des Automobilisten auf die Radfahrer, auch ausserorts! Sie geht also über das Anliegen der Minderheit hinaus. Es ist auch gesagt worden, dieser Verordnungstext solle auf Gesetzesstufe angehoben werden. Das ist abzulehnen, weil das Gesetz ein Rahmengesetz ist und weil noch viele bedeutendere Vorschriften in der Verordnung festgelegt werden, aber auch deshalb, weil bezüglich Rechtsverbindlichkeit kein Unterschied besteht zwischen Gesetz und Verordnung. Das sind wiederum die Gründe, warum die Kommission mit zehn zu sechs Stimmen den Antrag der Minderheit ablehnt. M. Perey, rapporteur: La proposition de minorité défendue par M. Bircher voudrait inclure dans la loi une plus grande garantie pour la sécurité des cyclistes. Actuellement, ce détail est réglé dans l'ordonnance et je crois que c'est bien ainsi. Il n'est pas facile de vouloir tout mettre dans une loi. On oublie toujours quelque chose. L'ordonnance est là pour compléter, pour corriger et l'on peut la modifier plus facilement. Insérer dans la loi un texte qui stipule: «...pour autant qu'on ait la place, pour autant que la largeur le permette...» qui demande au chauffeur une interprétation personnelle de la situation, n'est pas réaliste. Il y aura toujours un chauffeur pour affirmer qu'il avait la place et un autre pour dire exactement le contraire. Ce problème est réglé par l'ordonnance sur la circulation routière, c'est pourquoi la commission a rejeté cette

proposition par 10 voix contre 6 et propose d'en rester au texte de la majorité. Bundesrätin Kopp: Der Kommissionspräsident hat zu Recht darauf hingewiesen, dass den Anliegen von Herrn Bircher auf Verordnungsstufe bereits weitgehend Rechnung getragen ist. Artikel 8 Absatz 4 der VRV sieht vor, dass die Motorwagen links, die Radfahrer rechts fahren müssen, wenn sie denselben Fahrstreifen benutzen. Dasselbe gilt gemäss dem gleichen Artikel auch für den Kolonnenverkehr, wenn keine Fahrstreifen markiert sind. Beide Bestimmungen dieses Artikels 8 gelten sowohl innerorts als auch ausserorts, so dass ich mit der Kommissionmehrheit der Meinung bin, dass sich eine Regelung im Strassenverkehrsgesetz erübrigt. Abstimmung - Vote Für den Antrag der Mehrheit 75 Stimmen Für den Antrag der Minderheit 43 Stimmen Art. 34 Abs. 4 Antrag der Kommission Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates Art. 34 al. 4 Proposition de la commission Adhérer au projet du Conseil fédéral Angenommen - Adopté Art. 35 Abs. 5 Antrag Günter Fahrzeuge, auch Fahrräder, dürfen nicht überholt werden, wenn der Führer die Absicht anzeigt, nach links abzubiegen, oder wenn er vor einem Fussgängerstreifen anhält, um Fussgängern das Überqueren der Strasse zu ermöglichen. Art. 35 al. 5 Proposition Günter Le dépassement d'un véhicule, y compris d'un cycle, est interdit lorsque le conducteur manifeste son intention d'obliquer à gauche ou lorsqu'il s'arrête devant un passage pour piétons afin de permettre à ceux-ci de traverser la route.

9. März 1988 N 209 Strassenverkehrsgesetz. Aenderung Günter: Mit meinem Antrag schlage ich Ihnen - wiederum im Einverständnis mit den Velofahrverbänden - im Abschnitt «Fahrzeuge dürfen nicht überholt werden, wenn der Führer die Absicht anzeigt, nach links abzubiegen, oder wenn er vor einem Fussgängerstreifen anhält, um Fussgängern das Überqueren der Strasse zu ermöglichen» vor, «auch Fahrräder» (dürfen nicht überholt werden) einzufügen. Was ich Ihnen vorschlage, ist sicher unter redaktionellen Gesichtspunkten keine gute Gesetzgebung. Der Antrag kommt aus der Praxis! Wenn ich als Velofahrer bei Einspurstrecken meine Absicht ankündige, nach links abzubiegen, werde ich laufend von Fahrzeugen überholt, die meinen, mich trotzdem überholen zu können. Regierungsrat Hofstetter von Bern hat kürzlich gesagt: «Der Velofahrer ist einer der ganz wenigen Verkehrsteilnehmer, der dann am sichersten ist, wenn er häufig die Gesetze nicht einhält.» Das ist ein äusserst unguter Zustand. Sie können unter diesen Umständen nicht erwarten, dass sich Velofahrer gesetzeskonform verhalten. Normalerweise ist es so, dass einem Bürger bei gesetzmässigem Verhalten Vorteile daraus erwachsen sollten. Es sollte keineswegs so sein, dass die Gefahr des Überfahrenwerdens zunimmt, wenn man das macht, was man sollte. Genau dies ist aber der heutige Zustand. Das gleiche gilt, wenn ich als Velofahrer vor einem Fussgängerstreifen halte: die Chance ist gross, dass ein nachfolgender Autofahrer das nicht wahrnimmt und den Fussgänger überfährt, dem ich den Übergang ermöglichen wollte. Nur wenn ich mitten auf der Fahrbahn halte, habe ich eine Möglichkeit, das zu verhindern. Halte ich jedoch am rechten Rand der Fahrbahn an, wie ich es eigentlich sollte, glaubt der Autofahrer, ich halte zu meinem Spass an und fährt durch. Den Fussgänger, den ich verdecke, sieht er nicht. An und für sich wäre Velofahren ein gutes Training für Herz und Kreislauf; das wird dadurch widerrufen, dass die Velofahrer lebensgefährlich leben. Dann wird aus dem besten Gesundheitstraining nichts. Ich hätte eigentlich gemeint, dass wir uns in diesem Gesetz bemühen, etwas mehr für Velofahrer zu bieten. Ich stelle fest, dass alle Anträge für die Velofahrer bisher abgelehnt wurden. Am Schluss bleibt alles beim alten. Mit der Verbreitung der Lastwagen wird der heutige Zustand noch schlimmer, als es bis anhin schon war. Ich frage mich langsam, was das soll. Wenn Frau Bundesrätin Kopp mir eine bessere Lösung vorschlagen kann,

damit der heutige Zustand bessert, bin ich ohne weiteres bereit, den Antrag zugunsten einer besseren Gesetzgebung zurückzuziehen. Aber irgend etwas sollte geschehen. Es genügt nicht, dass man heute erklärt, der Antrag würde auch bewirken, dass die Velofahrer in anderen Bereichen des Gesetzes, wo sie nicht ausdrücklich erwähnt seien, nicht geschützt seien... Ich möchte bitten, dass man etwas tut, um den bestehenden, ungunstigen Zustand zu verbessern.

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

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

Bundesrätin Kopp: Artikel 35 Absatz 5 des geltenden Rechts lautet: «Fahrzeuge dürfen nicht überholt werden, wenn der Führer die Absicht anzeigt, nach links abzubiegen.» In der ganzen Terminologie des Gesetzes, wo von Fahrzeugen die Rede ist, sind die Fahrräder immer auch Inbegriffen. Wenn Sie in einem einzigen Artikel des Gesetzes von Fahrzeugen und Fahrrädern sprechen, stellt sich bei den übrigen Artikeln, wo nur von Fahrzeugen die Rede ist, sofort die Unsicherheit ein, ob die Fahrräder dort mit Inbegriffen sind oder nicht. Der Antrag von Herrn Günter ist überflüssig. Der Begriff «Fahrzeuge» deckt sowohl Motorfahräder, Motorfahrzeuge wie auch Fahrräder. Die entsprechende Vorschrift im Strassenverkehrsgesetz ist völlig klar.

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

Zurückgezogen - Retiré Art. 38 Abs. 4 Antrag der Kommission Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates Art. 38 al. 4 Proposition de la commission Adhérer au projet du Conseil fédéral Angenommen - Adopté Art. 43 Abs. 2 Antrag Leutenegger Oberholzer Das Trottoir ist den Fussgängern, der Radweg den Radfahrern vorbehalten. Das Parkieren auf Trottoirs ist grundsätzlich verboten. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen. Art. 43 al. 2 Proposition Leutenegger Oberholzer Le trottoir est réservé aux piétons, la piste cyclable aux cyclistes. Il est interdit de se garer sur le trottoir. Le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions.

Frau Leutenegger Oberholzer: Ich beantrage Ihnen, dass wir ein Verbot für das Trottoirparkieren im Gesetz verankern. Wie Sie wissen, besteht heute eine Ausnahmeregelung, derzufolge Autos auf Trottoirs abgestellt werden dürfen, wenn ein Durchgang von 1,50m Breite besteht oder wenn die Strasse weniger als 6 m breit ist. Das hat zur Folge, dass das Trottoirparkieren immer mehr zu einer verbreiteten Unsitte geworden ist, auf die unter anderem vor allem Behindertenorganisation vermehrt aufmerksam gemacht haben. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die Ausnahmeregelungen in weiten Kreisen gar nicht bekannt sind - weder bei den Automobilisten noch bei der Polizei. Sowohl von selten des Verkehrsclubs wie auch der Behindertenorganisationen wurde deshalb geltend gemacht, dass das Trottoirparkieren grundsätzlich verboten werden sollte. Ich darf auch darauf hinweisen, dass Sie in diesem Rat bereits über die Forderung im Rahmen eines Postulates der seinerzeitigen Nationalrätin Füg diskutiert haben. Das Postulat wurde überwiesen, meines Wissens war es 1982. Ich bitte Sie also, den Grundsatz des Verbots des Trottoirparkierens jetzt in diesem Gesetz zu verankern.

Frau Bundesrätin, ich hoffe, dass Sie mir nicht wieder sagen, Sie hätten zwar Verständnis für diese Forderung, aber sie gehöre nicht ins Gesetz, Sie wollten sie in einer Verordnung verankern. Es ist sehr wichtig, dass wir derartige Grundsätze, die auch den Raum der nichtmotorisierten Verkehrs-

teilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer endlich einmal sichern, im Gesetz verankern. Ich darf auch darauf hinweisen, dass Sie bisher alle Anträge, die die Rechte der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer (-innen), vor allem auch der Velofahrer(-innen), gestärkt hätten, abgelehnt haben. Ich hoffe, dass Sie jetzt einmal ein Zeichen setzen und diesem Antrag zustimmen. Basler, Berichterstatter: Dieser Antrag hat uns nicht vorgelegen. Er scheint mir persönlich vernünftig. Meines Wissens läuft nun ein Vernehmlassungsverfahren. Was die Verankerung anbetrifft, ob im Gesetz oder in der flexibleren Verord-

Loi sur la circulation routière. Modification 210 N 9 mars 1988 nung: das ist eine Ermessensfrage. Vom rechtlichen Standpunkt aus sind sie gleichwertig. Wir werden mit Interesse hören, was Frau Bundesrätin Kopp zum Vernehmlassungsverfahren sagt. M. Perey, rapporteur: Cet article n'a pas été discuté dans le cadre de la commission et je souhaite m'exprimer à titre personnel. Il peut paraître aller de soi qu'on ne stationne pas sur un trottoir, mais je voulais poser la question à Mme Leutenegger: «Quelle est la largeur d'un trottoir? Si le trottoir fait 4 ou 5 mètres comme c'est parfois le cas vous me direz alors que ce n'est plus un trottoir, mais il est considéré comme un trottoir - et si je crois bien connaître l'ordonnance que je cite de mémoire: »le parcage peut se faire sur le trottoir si un espace d'au moins 1,50 m reste libre pour les piétons« (art. 41 OCR). Il y a dans certaines villes des endroits où le trottoir peut atteindre 3, 4 ou 5 mètres, et les communes autorisent parfois le stationnement pour autant que cela ne gêne pas l'usager du trottoir. Là le problème est peut-être un peu plus compliqué qu'il n'y paraît et quant à moi je serai très prudent avant d'introduire cet article dans la loi. Bundesrätin Kopp: Frau Leutenegger Oberholzer, ich habe bis jetzt keine Anträge abgelehnt, die zugunsten der Zweiradfahrer eingereicht wurden, sondern ich habe jeweils darauf hingewiesen, dass die entsprechende Verordnung zuständig ist und dass viele der Wünsche, die hier angebracht wurden, bereits vom Departement in Bearbeitung sind. Genauso geht es wieder mit Ihrem jetzigen Antrag. Wir haben ein Vernehmlassungsverfahren zur Aenderung der Verkehrsregelverordnung durchgeführt, die eben dieses Trottoirparkier-Verbot vorsieht. Die Vernehmlassung war so positiv, dass wir diese Aenderung in der Verkehrsregelverordnung aufnehmen werden. Diese Verordnung ist in Aenderung und wird noch in diesem Jahr fertig erstellt. Aber man kann dem Antrag von Frau Leutenegger Oberholzer zustimmen. Er tut mir in dem Sinne nicht weh. Aber das Parkierungsverbot kommt so oder so, sei es im Gesetz oder in der Verordnung. Aber die Verordnung wäre der richtige Ort. Wir sollten das Gesetz als Rahmengesetz nicht mit solchen Details überlasten. Abstimmung - Vote Für den Antrag Leutenegger Oberholzer 57 Stimmen Dagegen 62 Stimmen Art. 46 Antrag der Kommission Mehrheit Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates Minderheit (Zwygart, Bircher, Christinat, Nauer, Ruffy) Abs. 1 Radfahrer müssen, ausgenommen auf Einspurstrecken, die Radstreifen benützen. Antrag Günter Abs. 1 Streichen Abs. 2 Radfahrer dürfen nicht nebeneinander fahren, ausgenommen bei schwachem Verkehr, im Verband und auf Nebenstrassen. Abs. 3 (neu) Auf Hauptstrassen dürfen Personen, die das 16. Altersjahr erreicht haben, zum Schütze von ungeübten Kindern neben diesen fahren. Der Bundesrat kann weitere Ausnahmen bewilligen. Art. 46 Proposition de la commission Majorité Adhérer au projet du Conseil fédéral Minorité (Zwygart, Bircher, Christinat, Nauer, Ruffy) Al. 1 Sauf sur les tronçons qui servent à la présélection, les cyclistes doivent circuler sur les bandes cyclables. Proposition Günter Al. 1 Biffer Al. 2 II est interdit aux cyclistes de circuler de front, sauf en cas de faible trafic, lorsqu'ils se déplacent en formation ou sur les routes secondaires. Al. 3 (nouveau) Les personnes de 16 ans au moins peuvent, afin de

protéger les enfants inexercés, circuler à côté de ceux-ci sur les routes principales. Le Conseil fédéral peut autoriser d'autres dérogations. Abs. 1 -Al. 1 Zwygart, Sprecher der Minderheit: Vermutlich würde dieser Artikel auch in die Verordnung gehören und nicht ins Gesetz. Weil nun aber dieser Artikel schon im Gesetz ist, habe ich mit anderen Kollegen den Minderheitsantrag eingereicht. Der bestehende Artikel heisst: «Radfahrer müssen die Radwege und Radstreifen benutzen.» Der Antrag der Minderheit lautet: «Radfahrer müssen, ausgenommen auf Einspurstrecken, die Radstreifen benutzen.» Das heisst also: Die Radfahrer brauchen nicht unbedingt den Radweg zu benutzen. Der Radwegzwang soll wegfallen. Die Erklärung ist relativ einfach. Beim Autofahrer kennen wir keine Verpflichtung, die Autobahn oder Autostrasse zu benutzen. Der Velofahrer hingegen soll in jedem Fall den Radweg benutzen müssen. Das ist eine ungleiche Behandlung verschiedener Verkehrsteilnehmer. Zudem kommt es gerade im Winter vor, dass wegen den Schneehaufen am Strassenrand der Radstreifen unbenutzbar ist oder die Ein- und Ausfahrten von Radwegen versperrt sind. Oder das bekannte Zügelauto steht einfach quer über dem Radstreifen oder Radweg, und der Radfahrer kann den Radweg nicht benutzen. Ein weiteres Beispiel, das leider immer noch vorkommt: Es gibt ungeeignete Anlagen von Radwegen. Ein Velofahrer hat aber Steigungen und Umwege nicht gerne. Wenn die normale Strasse diese Hindernisse nicht oder weniger aufweist, dann benutzt er eben den Radweg nicht. Der Radweg bietet zwar grundsätzlich Schutz und Sicherheit..Aber dieser Grund allein darf nicht zu einer Zwangsmassnahme führen. Wir sollten die Zweiradfahrer nicht ohne Not zu Gesetzesbrechern machen. Ich bitte Sie also, aus Gründen der rechtsgleichen Behandlung verschiedener Verkehrsteilnehmer, der Kommissionminderheit zuzustimmen. Günter: Mein Antrag zu Absatz 1 geht noch etwas weiter als jener von Kollege Zwygart. Ich beantrage Ihnen, diesen ganzen Absatz zu streichen. Er ist völlig überflüssig. Jeder normale Velofahrer wird einen Velostreifen benutzen, wenn er so angelegt ist, dass man ihn wirklich befahren kann. Der Velofahrer gefährdet nämlich sonst sein Leben. Wir sollten nicht mit einem unvernünftigen Verhalten rechnen; denn ein unvernünftiger Velofahrer, der so dumm ist und absichtlich neben dem Velostreifen fährt, der lässt sich auch nicht durch diesen Absatz 1 beeindrucken. Es ist ein typisches Beispiel unnötiger Regeldichte und für das Einführen von sinnlosen Gesetzesbestimmungen. Vom Grundsätzlichen her: Wenn die Anlage richtig funktioniert, benutzt jeder Velofahrer die Veloanlage in seinem ureigensten Interesse. Es ist einem als Velofahrer dort wohler als auf der normalen Strasse, wenn der Veloweg nicht von irgendwelchen Autobahnbauern angelegt wurde, die wenig Ahnung haben, wie sich ein Velofahrer verhält: Ich

9. März 1988 N 211 Strassenverkehrsgesetz. Aenderung könnte Ihnen Beispiele von Kurvenradien vorlegen, die nicht stimmen und so das richtige Velofahren verunmöglichen, Unterführungen mit grossen Steigungen usw. Wenn Anlagen aber velogerecht und verkehrstechnisch richtig gemacht werden, werden sie benutzt. Das braucht man nicht zu regeln! Ein zweiter Grund für meine Ablehnung ist der, dass die Behörden gar nicht bereit sind, die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass man das einhalten könnte. Seit einem Monat herrscht Winterwetter, und jeden Morgen ist es das selbe: Man kann den Radweg gar nicht benutzen, weil vor der Ein- und Ausfahrt jedesmal ein meterhoher Schneehaufen liegt. Heute gibt es nur eine Priorität auf unseren Strassen: dass die motorisierten Verkehrsteilnehmer möglichst rasch und gut fahren können, der ganze Rest kann warten. Das ist leider Tatsache! Ich habe mich bei den entsprechenden Strassenverkehrsämtern beschwert, weil es dort, wo ich wohne, zu sehr gefährlichen Situationen kommen kann, wenn ein Radweg nicht offen ist. Die Velofahrer müssen ausweichen, fahren auf Glatteis

und riskieren umzufallen, wo die Autofahrer nicht bremsen können. Die Strassenverkehrsämter haben mir gesagt, sie hätten gar nicht die Leute und das Material dazu, um morgens auch noch die Velowege frei zu machen. Wir wissen alle, dass es vor allem Schüler sind, die Velo fahren. Ihnen sollte man helfen. Unser Staat ist aber nicht bereit, dafür zu sorgen, dass Schüler am Morgen sicher in die Schule fahren können. Ich bin im letzten Monat mindestens vierzigmal zum Gesetzesbrecher wider Willen geworden, da ich einfach auf der Strasse fahren musste, weil der Veloweg nicht befahrbar war. Absatz 1 ist also auch von der technischen Seite her eine undurchführbare Bestimmung. Ich erinnere Sie an andere Bestimmungen im Umweltschutz, die wir Ihnen vorgeschlagen haben und die mit gutem Willen durchsetzbar gewesen wären, wo dies ein wichtiger Ablehnungsgrund war. Absatz 1 ist bei den Velofahrern nicht durchsetzbar, wenn die Anlagen falsch gebaut sind; wenn die Anlagen richtig sind, ist es in gewissen Jahreszeiten von Seiten der Öffentlichkeit nicht machbar, weil man die technischen Mittel nicht hat, die Velowege zum Beispiel am Morgen rechtzeitig zu öffnen. Mit anderen Worten: Das Beste, was wir tun können, ist, diesen Absatz ersatzlos zu streichen. Basler, Berichterstatter: Ihre Kommission lehnt den Minderheitsantrag von Herrn Zwygart mit 12 zu 5 Stimmen ab, und sie würde den noch weiter gehenden Artikel 46 Absatz 1 nach Version Günter aus folgender Ueberlegung noch wichtiger ablehnen: Wenn keine Pflicht mehr für die Benützung solcher Radwege besteht, ist es auch sinnlos, sie zu erstellen. Zur Entflechtung des Verkehrs gehört nicht nur, dass der Automobilist nicht auf dem Radweg fährt, sondern auch, dass der Radfahrer die Fahrbahn meidet, wenn für ihn separate Wege offenstehen. Gibt es Hindernisse, Kollege Günter, zum Beispiel keine Schneeräumung auf dem Radweg, so darf, ja muss doch der Radfahrer auf den dem Verkehr geöffneten Strassenbereich ausweichen. Wir lehnen diese beiden Minderheitsanträge ab. M. Perey, rapporteur: Là encore il est difficile de suivre ce qui nous est proposé. Tout d'abord je voudrais répondre à M. Zwygart, qui reconnaît - il vient de le dire - que cette précision aurait sa place dans l'ordonnance. Je crois que la commission l'avait entendu, puisque, par 10 voix contre 1, elle avait refusé d'introduire cet alinéa conformément à la proposition de M. Zwygart. La proposition de M. Günter, de supprimer l'alinéa 1er, est étrange, car, comme on vient de le dire, pourquoi en fait-on? Ce ne sont pas les autos ou les motos qui doivent rouler sur les pistes cyclables. Elles sont faites pour les vélos. Vous dites qu'il y a des problèmes, c'est évident que s'il y a 50 cm de neige on ne va pas y rouler. Avec une voiture, s'il y a un mètre de neige sur un chemin, on n'y roule pas non plus. Cela va de soi. Il faut garder dans la loi ce qui est raisonnable et le reste doit se trouver dans l'ordonnance. En ce qui concerne l'alinéa 3 nouveau, vous dites qu'il faudrait permettre à une personne de plus de 16 ans de circuler à côté d'un enfant inexpérimenté, sur les routes principales. Est-ce bien la place d'un enfant inexpérimenté de rouler sur une route principale? Je crois qu'on va vraiment trop loin, on sort du problème, et je vous propose de repousser ces amendements. Bundesrätin Kopp: Ich habe tatsächlich wenig Verständnis für das Anliegen von Herrn Zwygart. Denn es ist ja im Interesse der Velofahrer, dass sie die speziell für sie erstellten Fahrwege auch tatsächlich benützen. Es ist auch nicht einzusehen, weshalb gerade auf Einspurstrecken Radfahrstreifen nicht benützt werden sollten. Denn gerade dort werden bisweilen Radstreifen angebracht, um den Radfahrer sicher über die Verzweigung zu führen. Im übrigen versteht es sich von selbst, dass nicht dem geradeaus führenden Radstreifen folgen muss, wer bei einer Verzweigung abbiegen will. Das ist eine Selbstverständlichkeit. Herr Günter, ebenso selbstverständlich ist, dass der Radfahrer auch die Strasse benützen kann, wenn ein Radweg nicht benutzbar ist, weil z. B. der Schnee nicht geräumt ist. Aber wir

können ja nicht unsere Gesetzgebung auf eine solche Ausnahmesituation abstellen. Ich bitte Sie, zusammen mit der grossen Mehrheit Ihrer Kommission, den Antrag abzulehnen.

Abstimmung - Vote Eventuell - A titre préliminaire Für den Antrag der Minderheit
offensichtliche Mehrheit Für den Antrag Günter Minderheit Definitiv - Définitivement Für
den Antrag der Mehrheit 88 Stimmen Für den Antrag der Minderheit 34 Stimmen Abs. 2
und 3- AI. 2 et 3 Günter: Es geht um zwei Probleme: erstens um das Problem des
Nebeneinanderfahrens ganz allgemein. Hier schlage ich Ihnen eine Regelung vor, die
wieder auf das zurückgeht, was vor 1960 gegolten hat. Das Verbot, nebeneinander zu
fahren, ist nämlich nicht immer in diesem Gesetz gewesen. Ich habe schon als Schüler nicht
verstanden, warum wir nicht nebeneinander fahren und während dem Velofahren
miteinander plaudern dürfen, damit der Autofahrer, der allein in seinem Wagen sitzt, mit
ungebremster Geschwindigkeit an uns vorbeibrausen kann. Darauf kommt es doch
eigentlich heraus: Wenn zwei Velofahrer nebeneinander fahren, ist das nicht gefährlich
wegen des Autofahrers. Der sieht sie nämlich von weitem. Aber es kann geschehen, dass er
nicht ungebremst überholen kann und warten muss, bis ein entgegenkommendes Fahrzeug
vorbei ist. Anschliessend ist das Überholen meistens nie ein Problem, weil der
Beschleunigungsunterschied derart gross ist, dass zwei Radfahrer, die nebeneinander
fahren, rasch überholt sind; unter dem Blickwinkel der Gefahr ist das Verbot also nicht
diskutabel. Ich muss allerdings zugeben, dass die Lösung, wie sie hier vorliegt, durchaus im
Sinne des Gesetzes ist, nämlich einer ungebremsten Fahrt für diejenigen, die einen Motor
an ihren vier Rädern haben. Ich will das Rad der Zeit nicht ganz zurückdrehen, sondern
schlage Ihnen vor, dass Velofahrer wenigstens auf Nebenstrassen, falls wenig Verkehr
herrscht auf der Hauptstrasse und wenn sie im Verband fahren, zu zweit fahren dürfen. Das
ist eine legitime Forderung, die wesentlich dazu beiträgt, das Velofahren angenehmer zu
machen, und ich möchte Sie nochmals daran erinnern, dass Sie irgendwo in diesem Gesetz
etwas tun sollten, damit das Velofahren etwas attraktiver wird. Die Lösung des zweiten
Problems, die ich Ihnen vorschlage, betrifft das Problem der Kinder. Ein Grossteil der
Velofahrer

Loi sur la circulation routière. Modification 212 9 mars 1988 sind Kinder, und sie sind zum
Teil ungeübt im Verkehr. Der Kommissionsprecherfranzösischer Zunge hat schon etwas
vorgegriffen und meinen Antrag bekämpft, bevor ich ihn gestellt habe. Das hat wenigstens
den Vorteil, dass man seine Argumente kennt. Er sagt: Warum geht man mit unerfahrenen
Kindern auf die Hauptstrasse? Meine Meinung ist nicht, dass man mit Kindern, die nicht
velofahren können, auf die Hauptstrasse gehen soll! Aber irgendeinmal müssen Sie mit
allen Kindern in den grösseren Verkehr. Ich kann Ihnen als Vater von etlichen Kindern
sagen, dass das ein Problem ist. Heute haben Sie folgende Vorschrift: Sie müssen
hintereinander fahren. Da haben Sie zwei Möglichkeiten: Sie können vordem Kind fahren
und dann Befehle nach hinten geben. Ich rate Ihnen, das einmal zu versuchen. Das Kind
wird in den meisten Fällen, vor allem, wenn noch Verkehr herrscht, nichts verstehen und
dann irgend etwas machen, weil es meint, der Vater habe etwas anderes gesagt. Zweite
Möglichkeit: Sie fahren hinterher; die ist noch schöner. Wenn Sie dem Kind nämlich etwas
rufen, dann wird es mit der grössten Wahrscheinlichkeit den Kopf drehen, um Sie besser zu
verstehen, und dann schaut es nicht mehr nach vorne; Sie können sich ausmalen, was dann
passiert. Im Interesse der Kinder müssen wir sie lehren, im Verkehr zu fahren, und wir
müssen eine Lösung suchen, dass derjenige Erwachsene, der mitfährt, neben dem Kind
fahren kann. Ich rechne damit, dass Sie meinen Antrag 2 zu Absatz 2 ablehnen werden.
Dann wird aber der Absatz 3 um so wichtiger. Wir müssen eine Möglichkeit schaffen,

dass Eltern, die ihre Kinder schützen wollen und radfahren, dies legal tun können. Heute ist der Zustand illegal. Jeder vernünftige Mensch, der mit einem Kind auf die Strasse geht, tut es natürlich trotzdem, und jeder vernünftige Polizist schaut weg. Es ist aber keine gute Gesetzgebung, ein Gesetz so zu schaffen, dass man sagen muss: jeder vernünftige Mensch macht es anders, und jeder vernünftige Polizist schaut weg, wenn es übertreten wird. Ich möchte Sie bitten, hier zuzustimmen. Basler, Berichterstatter: Die Frage des Nebeneinanderfahrens auf Nebenstrassen, also Artikel 46 Absatz 2, wurde in der Kommission auch diskutiert; dann aber mit 12 gegen 5 Stimmen abgelehnt. Es ist zu sagen, dass der Bundesrat die Kompetenz hat, zur heutigen - wie Kollege Günter sagt - sturen Regelung auch Ausnahmen vorzusehen. Die Ausnahmen sind in Artikel 43 der Verkehrsregelverordnung geregelt. Wir haben gehört, dass das Bundesamt für Polizeiwesen den Wunsch der Zweiradverbände aufgenommen hat, dass es ein Vernehmlassungsverfahren durchgeführt hat, wonach auf Nebenstrassen ausserorts ein Nebeneinanderfahren doch gestattet wäre. Aber die Kantone - wurde uns gesagt - haben sich im Verhältnis von 4 zu 1 dagegen ausgesprochen, weil besonders beim Kreuzen eine sehr gefährliche Situation entstehen würde. Das ist zum Absatz 2 zu sagen. Allerdings erachten wir den Absatz 3 als noch viel gefährlicher. Wir haben ihn auch mit 10 gegen 1 Stimme abgelehnt. Da sollte sogar auf Hauptstrassen ein Nebeneinanderfahren erlaubt sein. Das geht in der Tat nicht. Abs. 2-AI. 2 Abstimmung - Vote Für den Antrag Günter 32 Stimmen Dagegen 73 Stimmen Abs. 3-AI. 3 Für den Antrag Günter 29 Stimmen Dagegen 62 Stimmen Art. 49 Abs. 2 Antrag Leutenegger Oberholzer Die Fussgänger haben die Fahrbahn vorsichtig und auf dem kürzesten Weg zu überschreiten, nach Möglichkeit auf einem Fussgängerstreifen. Sie haben den Vortritt auf diesem Streifen. (Rest streichen) Art. 49 al. 2 Proposition Leutenegger Oberholzer Les piétons traverseront la chaussée avec prudence et par le plus court chemin en empruntant, où cela est possible, un passage pour piétons. Ils bénéficient de la priorité sur de tels passages. (Biffer le reste) Frau Leutenegger Oberholzer: In diesem Rat war bis jetzt vielfach davon die Rede, dass das Strassenverkehrsgesetz ein Rahmengesetz sei, dass man es nicht überladen solle, dass man Detailbestimmungen in die Verordnung nehmen solle. Ich mache Ihnen jetzt einen Antrag zur «Gesetzeshygiene», nämlich den Antrag, dass man in Artikel 49 Absatz 2 «... Sie haben den Vortritt auf diesem Streifen, dürfen ihn aber nicht überraschend betreten» den Nebensatz streicht. Damit werde ich sicher Ihrem Anliegen entgegenkommen, Frau Kopp, und damit das Rahmengesetz als Rahmengesetz verdeutlichen. Diese Streichung hat aber eine materielle Bedeutung. Es geht um folgendes: Heute haben die Fussgänger und Fussgängerinnen nur mehr sehr beschränkten Raum in unserem Verkehrswesen. Davon war heute schon verschiedentlich die Rede. Selbst auf den Fussgängerstreifen gilt das Vortrittsrecht nur sehr beschränkt, nämlich dann, wenn man sich schon auf dem Fussgängerstreifen befindet. Das ist nicht zuletzt darauf zurückzuführen, dass im Gesetz eindeutig festgehalten ist, dass man den Fussgängerstreifen nicht überraschend betreten darf. Wenn Autokolonnen vorbeifahren, habe ich als Fussgängerin nicht das Recht, ihn überraschend zu betreten und den Vortritt zu erzwingen. Das führt dazu, dass bei dem steigenden Verkehrsfluss die Fussgänger und Fussgängerinnen oft sehr lange warten müssen, bis sie überhaupt die Strasse überqueren können. Das hat vor allem für die betagten Verkehrsteilnehmer(-innen) ganz verheerende Konsequenzen. Ich möchte sie auch darauf hinweisen, dass gerade die Unfälle mit betagten Fussgänger(-innen) massiv zugenommen haben, vor allem auch diejenigen mit tödlichem Ausgang. Ebenso erschreckend ist die Zahl der Fussgängerunfälle, die auf den Fussgängerstreifen passieren. Es sind weit über 1000 im

Jahre 1985. Dies alles ist beredter Ausdruck dafür, dass von den Automobilisten das Vortrittsrecht der Fussgänger und Fussgängerinnen auf dem Fussgängerstreifen eben nicht beachtet wird, und das ist auch Folge dieser Bestimmung im Gesetz. Ich bitte Sie also, diesen Nachsatz zu streichen und damit zu verdeutlichen, dass wir Fussgänger und Fussgängerinnen wieder das absolute Vortrittsrecht auf dem Fussgängerstreifen haben. Ich bitte Sie, meinem Antrag zuzustimmen. M. Perey, rapporteur: Je m'exprimerai également à titre personnel au sujet de cet article 49 dont la commission n'a pas débattu. Mme Leutenegger nous dit que c'est un «toiletage», c'est beaucoup plus que cela, à mon avis. Nous sommes tous d'accord que sur les passages à piétons, ces derniers doivent avoir la priorité, mais il faut pour cela qu'ils marquent leur intention, et c'est ce qui se fait actuellement dans la loi. Le piéton doit manifester son intention de traverser, autrement on ne saurait jamais où on en est. Si on supprime ce groupe de mots, on va donner une fausse sécurité au piéton qui va déboucher dans une colonne de piétons et se lancer sur la route, en disant qu'il avait la priorité. C'est faux. Si les automobilistes ne laissent pas passer les piétons, ils ont tort, les piétons ont la priorité, c'est vrai, mais il faut maintenir le système actuel qui demande simplement au piéton de marquer son intention. Je vous propose de refuser cet amendement. Bundesrätin Kopp: Ich bin nun doch etwas erstaunt über diesen Antrag von Frau Leutenegger Oberholzer, denn dieser Passus wurde ausgesprochen zur Sicherheit des FUSS-

9. März 1988 N 213 Strassenverkehrsgesetz. Aenderung gänger eingeführt. Wenn Sie nun diesen Satz streichen wollen, würde sich der Fussgänger in einer falschen Sicherheit wiegen, nämlich dass er das absolute Vortrittsrecht hat. Er hat das Vortrittsrecht, und die Automobilisten müssen Rücksicht nehmen, aber im Interesse des Fussgängers wurde seinerzeit der entsprechende Passus in Artikel 49 Absatz 2 eingeführt. Ich möchte Sie also im Interesse des Fussgängers bitten, nicht darauf zu verzichten. Abstimmung - Vote Für den Antrag Leutenegger Oberholzer Dagegen 10 Stimmen 71 Stimmen Art. 56 Abs. 3 (neu), 57 Abs. 1 und 4, 57a (Art. 57bis wird neu Art. 57a), 57b und 69 Antrag der Kommission Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates Art. 56 al. 3 (nouveau), 57 al. 1 et 4, 57a (l'art. 57bis devient l'art. 57a), 57b et 69 Proposition de la commission Adhérer au projet du Conseil fédéral Angenommen - Adopté Art. 70 Antrag der Kommission Abs. 2 Mehrheit Ablehnung des Antrages der Minderheit Minderheit (Bircher, Nauer, Rechsteiner, Zwygart) Die Kantone schliessen eine Fahrrad-Haftpflichtversicherung ab. Diese muss den Schaden decken, für den der Benutzer eines Fahrrades, dessen Halter im betreffenden Kanton Wohnsitz hat, haftet. Die Versicherungsprämien zahlt der Kanton oder nach Massgabe der kantonalen Gesetzgebung die Wohnsitzgemeinde. Antrag Schule Abs. 2 Die Kantone regeln die Fahrrad-Haftpflichtversicherung und stellen dabei den Versicherungsschutz in der ganzen Schweiz sicher. Abs. 3 bis 7 Streichen Art. 70 Proposition de la commission Al. 2 Majorité Rejeter la proposition de la minorité Minorité (Bircher, Nauer, Rechsteiner, Zwygart) Les cantons concluent une assurance-responsabilité civile pour les cycles. Celle-ci doit couvrir les dommages de celui qui utilise un cycle et dont répond le détenteur domicilié dans le canton concerné. Les primes d'assurance sont payées par le canton ou, si la législation cantonale le prévoit, par la commune de domicile. Proposition Schule Al. 2 Les cantons réglementent l'assurance-responsabilité pour les cycles en assurant la protection d'assurance dans toute la Suisse. Al. 3 à 7 Biffer Präsident: Herr Bircher hat das Wort zur Begründung des Minderheitsantrages. Ich bitte ihn, gleichzeitig die Anträge zu Artikel 18 zu begründen. Bircher, Sprecher der Minderheit: Der Ratspräsident hat sinnvollerweise diese zwei Artikel 18 und 70 miteinander gekoppelt zum Zweck der Begründung respektive

der Diskussion, damit auch die Abstimmung in engem Zusammenhang erfolgen kann. Beide Artikel beziehen sich auf das jährlich zu lösende Kennzeichen für Velos und auf die obli- gatorische Versicherungspflicht. Sie finden den Minder- heitsantrag, den ich hier zu vertreten habe, auf der Fahne. Ich habe auch in der Kommission zu Artikel 18 einen Antrag eingereicht, den ich hier dann wieder einzeln eingereicht habe. Zunächst zu Artikel 18: Hier soll das jährliche Lösen eines Kennzeichens für das Velo gestrichen werden. Die Ansicht über das heutige jährliche Lösen der Velonummer ist sehr wahrscheinlich weitgehend unbestritten: es ist etwas Unsin- niges, Bürokratisches; und es braucht auch enorme Men- gen Aluminium - etwa 26 Tonnen -, um jährlich alle Velo- nummern neu zu stanzen. Man muss aber auch berücksich- tigen, dass Tausende von Schalterstunden über alle Kom- munen der Schweiz beansprucht werden und natürlich auch entsprechend Formalitäten zu erledigen sind, Karten auszu- füllen, zu sammeln sind usw. Wenn uns unsere Angaben nicht irreführt haben, sind wir weltweit das einzige Land, das diese jährliche Kennzeicheneinlösung für Velos kennt. Wir verlangen beim Artikel 18 lediglich noch ein einmaliges amtliches Kennzeichen. Alle weiteren Einschränkungen wären zu streichen oder könnten allenfalls auf der Verord- nungsstufe geregelt werden. Ich möchte - obwohl Herr Schule das viel besser kann - auch sagen, worin der Unterschied zum Vorschlag von Herrn Schule etwa besteht. Er hat einen ähnlichen Antrag gestellt. Er möchte aber das einmalige, amtliche Kennzei- chen abschaffen respektive es den Kantonen überlassen, ob noch ein solches Kennzeichen zu führen ist. Da meine ich, dass eine gesamtschweizerische Lösung vorzuziehen wäre. Meines Erachtens ist es auch nötig, dass ein einmaliges amtliches Kennzeichen noch besteht. Weshalb? Einmal wegen des Versicherungsobligatoriums, damit doch eine Erfassung des Fahrrads möglich ist; und dann, was wichti- ger ist, für die mögliche Identifikation bei Diebstählen. Wir haben aus amtlichen Zahlen die Gegenüberstellung, dass von 100 gestohlenen Fahrrädern wegen der heutigen Identi- fikationsmöglichkeit immerhin 60 wieder beigebracht und dem rechtmässigen Besitzer zurückgegeben werden kön- nen. In der Bundesrepublik Deutschland, die für Velos kein solches Identifikationsmerkmal mehr besitzt, kommen noch zwei von hundert gestohlenen Fahrrädern zurück. Also ein enormes Missverhältnis. Leider ist nun eine breit angelegte Vernehmlassung, welche das Departement in den letzten Monaten gestartet hat, nicht so weit gegangen wie unsere zwei Vorschläge Schule und Bircher, weshalb diese Antragstellung nötig ist. Der Arti- kel 18 würde gemäss Vorstellungen des Departementes so stehen gelassen, sonst wäre er ja eben hier in der Revision einbezogen. Zwar würde dann die jährliche Aluminiumnum- mernlösungspflicht entfallen, aber sie würde durch eine jährliche Vignettenschlacht ersetzt. Also der Velohalter müsste zwar nicht mehr die vom Umweltgedanken her unsinnige Aluminiumnummer lösen, aber doch eine Vignette. Das ist die Vorstellung des Departementes. Man würde sich also schrittweise einer Vereinfachung nähern, aber diese Vereinfachung bliebe doch auf halbem Wege stehen. Die jährliche Bürokratie, vor allem auch diese unsinnige Warterei, diese Beanspruchung von Gemeinde- personal, würden natürlich bestehen bleiben. Vorbildlich ist unser Nachbarland Liechtenstein. Ich möchte Ihnen dieses Beispiel zitieren. Die Liechtensteiner haben seit letztem Jahr gratis allen Velohaltern eine Dauernummer abgegeben. Der Halter ist registriert, und genau das will ja eigentlich unser Antrag. Ich zitiere auch das Beispiel des verkehrsreichsten Kantons der Schweiz. In Zürich hat eine Behördeninitiative, die von ' über 100 Zürcher Kantonsräten überwiesen wurde, deutlich verlangt, dass die Abgabe von Mehrjahresschildern einge- führt werde. Das entspricht eigentlich genau dem, was wir

Loi sur la circulation routière. Modification 214 N 9 mars 1988 vorschlagen, zusätzlich muss aber noch eine pauschale Versicherung durch den Kanton abgeschlossen werden. Bei Artikel 70 geht es um die Frage: Soll überhaupt das Velo noch versichert werden? Wenn ja, ist diese Versicherung privat abzuschliessen oder kann sie allenfalls auch das Gemeinwesen übernehmen? Unser Vorschlag lautet: Die obligatorische Velo-Haftpflichtversicherung soll beibehalten, inskünftig aber vom Gemeinwesen, also von der öffentlichen Hand, pauschal übernommen werden. Ich habe diesen Antrag bereits in der Kommission gestellt und zunächst eigentlich mit einer Lösung geliebäugelt, bei der die Prämienübernahme durch den Bund erfolgt wäre. Laut Meinung der Fachleute des Departementes wäre aber die Verfassungsgrundlage für diese Lösung in Frage gestellt. Es ist ja kaum zweckmässig, wenn wir hier einen Gesetzesartikel kreieren, der nicht verfassungsmässig abgestützt ist. Das Departement selbst hat diese Versicherungsfrage in der Vernehmlassung, die ich vorhin erwähnt habe, gestellt und hat u. a. auch die Uebernahme der Prämien durch Kanton oder Gemeinde als Fragestellung aufgenommen. Auch hier sehen Sie, dass kein entsprechender Antrag im Gesetzesvorschlag enthalten ist. Man hat sich noch nicht für diese Uebernahme der Versicherungsprämien durch den Kanton oder die Gemeinde entscheiden können. Das ist an sich auch schade, weil natürlich diese enge Beziehung besteht. Wenn es am Schluss dazu käme, dass man zwar bei der Nummernfrage eine Vereinfachung erzielen würde, aber die Versicherungspflicht privat bestehen lassen und jeder dann trotzdem jährlich wieder seine Versicherungsprämie bezahlen gehen müsste, dann hätten wir nach wie vor den gleichen bürokratischen Apparat. Wir gehen grundsätzlich davon aus, dass ein Versicherungsobligatorium bestehen bleiben sollte. Auch alle zu Worte gekommenen Interessenorganisationen der Zweiradfahrer befürworten das. Der Grund ist einleuchtend: Wenn natürlich nur wenige Verkehrsteilnehmer bei Unfällen schwere Schäden hinterlassen und diese nicht gedeckt sind, dann haben wir eine grosse Lücke, die nur noch schwer zu füllen wäre. Wir glauben, ein Versicherungsobligatorium muss für den Verkehrsteilnehmer, auch den Velofahrer, nach wie vor bestehen. Zur Vereinfachung sollte aber in Zukunft die Bezahlung der Versicherungsprämie pauschal durch das Gemeinwesen ermöglicht werden. Die Begründung: Der Vorschlag bringt natürlich eine Vereinfachung; es ist nur noch ein Partner - der Kanton oder allenfalls das Gemeinwesen -, der dann die Versicherung abschliesst und die Prämien bezahlt. Ich glaube, man darf aber ohne weiteres auch hier dem Velofahrer etwas entgegenkommen. Er ist ein Verkehrsteilnehmer, der keine Luftschadstoffe produziert, der unser Verkehrsnetz insgesamt entlastet. Wenn man ihn hier mit dieser kleinen Geste belohnen würde, ginge es ja nicht um die paar Franken, aber es ginge um eine psychologische Geste, die sicher auch mehr Menschen für die Zukunft stärker anspornen würde, Velos zu benutzen. Ein weiterer Grund ist auch eine Ungerechtigkeit, die natürlich für die Velofahrer unverständlich ist. Die Prämien sind heute von Kanton zu Kanton recht unterschiedlich. Ich habe da einige Zahlen recherchiert. Es gelten heute beispielsweise Spitzenansätze in den Kantonen Freiburg und Tessin. Da bezahlen Sie für diese Velotaxen 16 Franken, Bern liegt beim Durchschnitt von 11 Franken, Genf liegt günstiger mit 7 Franken. Die übrigen Kantone bewegen sich dazwischen. Sie sehen also, mehr als eine Verdoppelung vom billigsten zum teuersten Kanton. Das ist natürlich für den Velofahrer störend und uneinsichtig, auch wenn es nur um wenige Franken geht. Wenn das Gemeinwesen, wie wir es vorschlagen, die Prämien übernimmt, entfallen natürlich auch diese störenden Unterschiede, weil dann ja eben der Prämienbezahler die Kantone oder allenfalls - das lässt jetzt unser Antrag offen - die Wohnsitzgemeinden sind. Das ist

übrigens heute schon vereinzelt der Fall. Ich verweise nochmals auf die überwiesene Behördeninitiative im Kanton Zürich. Darin wird expressis verbis verlangt, dass die Pauschalversicherung der Velos durch die öffentliche Hand, durch den Kanton zu übernehmen wäre. Ich bitte Sie also, den Zusammenhang zu sehen. Es geht bei beiden Artikeln, 18 und 70, um eine bedeutende Vereinfachung für die Velofahrer. Es gilt, die Frage abzuwägen, ob Sie überhaupt noch ein Kennzeichen wollen; ich habe Ihnen die Gründe genannt, weshalb wir für ein einmaliges Kennzeichen sind: Auffindung bei Diebstählen, Registratur für die Versicherung. Das zweite Schwergewicht: Die Uebernahme der Versicherungsprämie durch Kanton oder Wohnsitzgemeinde. Das ist kurz zusammengefasst der Inhalt der beiden Anträge zu Artikel 18 und 70. Schule: Im März 1985 haben Sie einstimmig dem Bundesrat den Auftrag gegeben, die Velonummern abzuschaffen, einen solchen Vorschlag vorzubereiten und dabei die Versicherungsfrage zu prüfen. Leider ist nun die Velonummern-Bürokratie in dieser Revisionsvorlage des SVG nicht angegangen worden. Die Mühlen der Verwaltung mahlen nicht so schnell. Dafür - Herr Bircher hat es erwähnt - ist letztes Jahr diese Vernehmlassung durchgeführt worden. Aus mir nicht bekannten Gründen wurde dabei Artikel 18 SVG nicht in Frage gestellt. Der Ausgangspunkt dieser Vernehmlassung war darum falsch gewählt; ob diese Velonummern-Bürokratie abgeschafft werden soll, ist doch die Frage. Verschiedene Vorstösse in Gemeinden wie Kantonen haben gezeigt, dass dies der Wunsch vieler ist. Jährlich für 2,5 Millionen Fahrräder eine Nummer - sei es ein Schild oder einen Kleber lösen zu müssen, ist für die öffentliche Verwaltung, vor allem aber auch für die Velohalter selbst, schlicht eine Zumutung. Hier auf föderalistischem Weg eine Vereinfachung zu erreichen, ist das Ziel meines Antrages, der in Artikel 18 die Bestimmung streichen will, dass der Bund den Kantonen ein befriestetes amtliches Nummernschild vorschreiben soll. In Artikel 70 wiederum soll nur noch festgehalten sein, dass die Kantone die Fahrradhaftpflichtversicherung zu regeln und den Versicherungsschutz sicherzustellen haben. Diese Regelung überlässt es den Kantonen, wie sie die Versicherung konkret regeln wollen. Die Kantone können die Prämien wie bisher dem Halter überbinden, sie können die Prämien aber auch selbst übernehmen oder die Gemeinden damit belasten. Sie könnten aber auch die Versicherungsprämie ein einziges Mal beim Fahrradkauf erheben. Die vorgeschlagene Regelung lässt überdies zu, dass die vorbereitete Lösung mit dem Kleber schon nächstes Jahr durchgeführt werden kann. Dieses Vorhaben des Departements kann meines Erachtens aber eben nur eine Uebergangslösung sein, weil zwar das Aluminium eingespart werden kann, aber damit die Bürokratie nicht beseitigt wird. Darf ich meinen Vorschlag nun kurz mit dem Konzept der Minderheit vergleichen: Kollege Bircher will erstens nur auf die jährliche Einlöschungspflicht, nicht aber auf das bundesrechtlich vorgeschriebene amtliche Kennzeichen verzichten. Mein Antrag überlässt es den Kantonen, ob sie überhaupt an einem amtlichen Kennzeichen festhalten wollen. Ich darf dem Argument Herrn Birchers betreffend die Identifikationsmöglichkeit entgegenhalten, dass auch der bundesrätliche Vorschlag mit dem Kleber einen Verzicht auf ein eigentliches Veloregister und damit auf eine Identifikationsmöglichkeit bedeuten würde. Die Rahmennummer der Velos könnte allenfalls ein Ersatz sein. Herr Bircher will zweitens vom Bund aus festhalten, dass künftig die Kantone oder allenfalls die Gemeinden, in jedem Fall aber die öffentliche Hand, die Prämie zu übernehmen haben. Ueberlassen wir doch diesen Entscheid, der das Problem der Eigenverantwortlichkeit aufwirft, den Kantonen! Das sind die Gründe, die für diesen Vorstoss sprechen. Ich ersuche Sie um Ihre Unterstützung. Ich bitte Sie in jedem Fall, eine Aenderung gegenüber dem bundesrätlichen

Entwurf zu beschliessen, damit wir im weiteren Verfahren

9. März 1988 N 215 Strassenverkehrsgesetz. Aenderung das Problem der Velonummern-Bürokratie optimal lösen können. M. Leuba: Nous sommes ici dans une situation quelque peu particulière en ce sens que le Département fédéral de justice et police prépare, à l'intention du Conseil fédéral, une révision de cet article 70, alinéa 2, et que les propositions Bircher et Schule anticipent sur cette révision. Je pense que cela est dangereux parce que deux problèmes se posent de manière très claire. La Commission intercantonale de la circulation routière, qui réunit les directeurs des polices des cantons, est absolument acquise - et nous le sommes aussi - à la suppression de la taxe sur les bicyclettes. Ce point est certain. Les discussions entre MM. Bircher et Schule ont révélé que la question qui se pose est celle de savoir s'il faut envisager un signe distinctif ou non. Cette question nous a longtemps préoccupés et nous sommes arrivés à la conclusion qu'il fallait un signe distinctif, délivré une fois pour toutes et libre de toute taxe. En effet, on devrait pouvoir reconnaître chaque vélo, étant donné le nombre considérable de vols, chaque année. Vous ne voulez sans doute pas favoriser les voleurs, et ce signe distinctif, valable en Suisse, me paraît nécessaire. Quant à la question de l'assurance, la majorité est d'avis que chaque canton doit pouvoir continuer d'agir à sa guise. Il y aurait cependant lieu de simplifier le système. Celui qui consiste en une vignette n'est pas compliqué. Les démarches que nous avons entreprises dans ce sens auprès de l'Association des services des automobiles sont déjà très avancées. Ces vignettes pourraient être acquises comme des timbres-poste, dans tous les bureaux de poste de Suisse. Cela serait vraiment très simple. Il existe un avantage évident à conclure une assurance généralisée. En effet, si l'on supprimait simplement l'assurance généralisée pour la remplacer par une simple assurance individuelle, l'avantage de ne plus payer la taxe serait absorbé par la hausse du coût de la prime d'assurance. C'est pourquoi nous devons rejeter cette idée. La solution raisonnable est de permettre à chaque canton de faire comme il veut, mais au moyen du système de la vignette, par exemple, reconnu dans toute la Suisse. C'est la raison pour laquelle il me paraît prématuré de statuer sur cette question. Mme la conseillère fédérale pourra certainement dire quand le projet sera prêt, nous espérons que ce sera très prochainement. Je souhaite que vous vous ralliez à la position de la majorité de la commission, et que, dans un délai de six mois peut-être, le Département fédéral de justice et police puisse nous présenter un projet clair permettant de régler cette question, sans improvisation. Frau Grendelmeier: Möglicherweise ziehe ich jetzt den Zorn meiner ökologischen Freunde auf mich. Ich möchte Ihnen empfehlen, den Antrag Bircher abzulehnen, und zwar geht es mir nicht darum, wie und ob man diese bürokratische Velonummerngeschichte ändern, beibehalten oder was auch immer soll. Es geht mir um etwas ganz anderes. Es geht mir darum, dass ich es unverantwortlich finde, wenn man eine Haftpflichtversicherung einem Kanton oder einem wie immer gearteten Gemeinwesen überbinden will. Das verstösst meines Erachtens gegen das Verursacherprinzip, für das wir uns immer stark gemacht haben. Es verstösst auch gegen die Eigenverantwortlichkeit; und dazu möchte ich noch etwas sagen: Ich habe manchmal den Eindruck, dass sich Velofahrer als bessere Menschen fühlen und ihren Zorn und ihre Frustration gegenüber dem Auto ungebremst am Fussgänger, dem wirklich schwachen Teil innerhalb unseres ganzen Verkehrssystems, auslassen. Das geht soweit, dass sie, weil sie sich zu Recht auf der Strasse bedroht fühlen, auf das Trottoir ausweichen und dort genauso schlimm mit den Fussgängern verfahren wie die Automobilisten mit ihnen. Ich weiss, ich weiss, man wird mir jetzt sehr viel Böses nachsagen, und sehr viele Freunde werden zornig sein. Aber auch Velofreunde müssen sich klar sein, dass die Strasse kein

Sportfeld ist, dass sie das Trottoir nicht benützen dürfen und dass wenn möglich auch die Haftpflichtversicherung nicht noch auf ein Gemeinwesen abzuwälzen ist. Man kann sich nicht, wenn man velofährt - denn zumeist ist man auch Automobilist -, so benehmen, als wäre man auf einer Rennbahn. Deshalb bitte ich Sie, auf jeden Fall den Antrag von Herrn Bircher, Rechsteiner und Zwygart abzulehnen. Ich halte es für verfehlt, eine ökologische Fortbewegungsmöglichkeit auf solche Weise zu fördern. Auch Velofahrer sind Verkehrsteilnehmer. Basler, Berichterstatter: Wir führten in der Kommission eine ausgedehnte Aussprache über die Nummernschilder unserer Velos. Wir waren uns einig, dass der bisherige Zustand nicht fortauern darf. Wer nämlich Beispiele dafür sammelt, dass der administrative Aufwand für etwas grösser ist als die Gebühr, die man erhalten kann, für den sind Velonummern ein Prachtstück - es gibt sie sonst nirgends auf der Welt mehr. Wir haben bei der Herabsetzung der Arbeitszeit am Montag von den Stundenansätzen in der Schweiz gehört. Im Durchschnitt sind es 60 Franken, pro Minute also 1 Franken. Auf der Gemeinderatskanzlei müssen für jede Nummer Ausweise und Formulare ausgefüllt und abgerechnet werden, was am Ende der Buchungskette die 3 bis höchstens 8 Franken doch übersteigt! Auch der Bürger selbst braucht dann noch ein Mehrfaches an Zeit - diese ist auch Geld -, bis er wegen der Velonummer auf der Kanzlei und zurück ist; dann beginnt noch die Suche nach dem Schraubenzieher! Die jährliche Einlösung dieser Schilder ist ein derartiges Aergernis geworden, dass wir uns gefragt haben, ob es nicht ohne ginge. Die Kollegen Bircher und Schule haben versucht, eine bürgernähere Lösung in den Kantonen zu finden. Birchers Antrag wurde in der Kommission eher aus staatsrechtlichen Gründen abgelehnt, Schüles Antrag lag uns nicht vor. Somit ist die Kommissionsmehrheit für die bundesrätliche Lösung. Zur Abstimmung: Sowohl den Anträgen Bircher, also seinem Einzelantrag zu Artikel 18 Absatz 1 und seinem Minderheitsantrag zu Artikel 70 Absatz 3, wie auch den Anträgen Schule zu diesen beiden Artikeln liegt jeweils ein Konzept zugrunde. Wir können daher ein Konzept Bircher, wie das der Präsident gesagt hat, einem Konzept Schule und das obsiegende wiederum der bisherigen bundesrätlichen Lösung gegenüberstellen. Noch kurz zu den Anträgen. Ich skizziere sie: Alle drei Konzepte (Bircher, Schule, Bundesrat-also auch Kommissionsmehrheit-) verlangen den Versicherungsschutz in der ganzen Schweiz. Nach Bircher ist die Prämie von der öffentlichen Hand zu begleichen. Bircher und Bundesrat verlangen noch ein Kennzeichen, Schule überlässt diese Frage den Kantonen. Die Gültigkeitsdauer schliesslich, die bisher nach bundesrätlicher Lösung ein Jahr betragen hat, will Bircher freigeben, Schule lässt diese Frage offen. M. Perey, rapporteur: La discussion que nous tenons à propos de cet article 70 reflète assez bien celle qui a eu lieu en commission. Nous sommes tous d'avis qu'il faut simplifier, que le système actuel n'est pas satisfaisant. Nous avons trop de tracasseries, de petites choses qui ennuient les cyclistes. La discussion en commission de la proposition Bircher, alors que nous n'avions pas encore la proposition Schule, a montré combien il était difficile de prendre une décision maintenant et combien il serait faux de prendre une décision trop hâtive et qui ne serait pas judicieuse. C'est pourquoi, tout en admettant sur le fond qu'il fallait à tout prix modifier cet article 70 et trouver une solution de simplicité, la commission a préféré, dans sa grande majorité - par

E. 12

voix contre 4- attendre et refuser la proposition Bircher. Le chef du Département de justice et police du canton de Vaud l'a relevé, Mme Kopp, conseillère fédérale, nous dira très certainement où en sont les travaux de révision. Il serait dommage de prendre une décision trop hâtive. Tel a

Loi sur la circulation routière. Modification 216 N 9 mars 1988 été en tout cas l'avis de la commission qui, tout en souhaitant une modification dans le sens d'une simplification, vous propose d'en rester à la proposition du Conseil fédéral et de repousser la proposition Bircher ainsi que celle de M. Schule. Bundesrätin Kopp: Wir sind uns in diesem Saale alle einig, dass der gegenwärtige Zustand unbefriedigend ist. Es wird zu Recht kritisiert, dass er bürokratisch sei. Vom Umweltschutzgedanken her ist es unsinnig, jährlich so und so viele Tonnen Aluminium für Schilder zu verwenden. Das Postulat Schule hat den Anlass gegeben, dass sich das Bundesamt für Polizeiwesen mit dieser Frage auseinandergesetzt und eine Lösung ausgearbeitet hat, die in der Vernehmlassung auf breite Zustimmung gestossen ist. Sie besteht darin, dass das Aluminium durch einen einfachen Kleber ersetzt wird, der nicht bei der Gemeindeverwaltung gelöst werden muss, sondern auf einfachste Art und Weise bei jeder Poststelle eingelöst werden kann. Mit dem Antrag von Herrn Schule sind einige Probleme verbunden, die ich Ihnen nun doch noch etwas gründlicher auseinandersetzen muss. Die von Herrn Schule vorgeschlagene Lösung bedeutet einen Rückschritt und keine Verbesserung gegenüber dem Status quo. Die Rechtsstellung des haftpflichtigen Radfahrers bzw. des durch einen Radfahrer Verletzten könnte nämlich verschlechtert werden, weil keine Gewähr mehr für einen in der ganzen Schweiz einheitlichen, gewissen Mindestanforderungen entsprechenden Versicherungsschutz im Fahrrad-Haftpflichtbereich bestünde. Ferner würde die Rechtsvereinheitlichung aufgehoben, wenn die Kantone sowohl vorschreiben könnten, ob überhaupt ein Fahrradkennzeichen abgegeben werden soll als auch, wie dieses aussehen soll. Und entgegen der Ansicht des Antragstellers bietet die vorgeschlagene Änderung keine Gewähr, dass die Kantone auf die jährliche Abgabe eines Fahrradkennzeichens verzichten würden; sie könnten sogar das bisherige Aluminiumkennzeichen beibehalten. Im einzelnen möchte ich zu den Anträgen folgendermassen Stellung nehmen: In Artikel 18 Absatz 1 wird die Zulassung der Fahrräder geregelt. Die Fahrräder müssten nicht mehr den Bau- und Ausführungsvorschriften entsprechen, und die Kantone könnten die Gestaltung und die Gültigkeitsdauer des Kennzeichens nach Gutdünken selber bestimmen. Theoretisch wären damit 26 verschiedene Lösungen denkbar. Dies würde nicht nur die Arbeit der verschiedenen Polizeikörper bei der Versicherungskontrolle, sondern vor allem auch die Stellung des Verletzten wesentlich erschweren. Die beantragte Änderung geht sogar noch weiter, indem sie es in Artikel 18 Absatz 3 den Kantonen überlassen will, ob sie die Kennzeichen der Fahrräder regeln wollen. Eine Pflicht der Kantone dazu bestünde also nicht. Offen bleibt die Frage, ob der Bundesrat bei Untätigkeit der Kantone eingreifen sollte und aufgrund welcher Bestimmung dies geschehen müsste. Die beantragte Streichung der Absätze 3 bis 7 von Artikel 70 hätte rechtlich sehr unerfreuliche Konsequenzen. Insbesondere würde die Garantie des unmittelbaren Anspruchs des Geschädigten gegen den Versicherer und die allgemeingeltende Einreden- und Rückgriffsregelung für das Gebiet des Fahrrad-Haftpflichtrechts dahinfallen, was für den Geschädigten eine wesentliche Schlechterstellung bedeuten würde. In der zum Thema «obligatorische Fahrrad-Haftpflichtversicherung, Verzicht auf das Fahrradkennzeichen aus Aluminium» im letzten Jahr durchgeführten Vernehmlassung haben sich die Befragten fast einhellig für die Beibehaltung der obligatorischen Fahrrad-Haftpflichtversicherung ausgesprochen. In der erwähnten Vernehmlassung haben sich 18 Kantone sowie die ganz klare Mehrheit der interessierten Verbände und Parteien dafür ausgesprochen, dass die Versicherungsprämien weiterhin dem Halter auferlegt werden, und zwar weil das Gegenteil einen Verstoß gegen das Verursacherprinzip darstellen würde. Eine Behandlung des Antrags von Herrn Schule

in der laufenden Revision scheint mir auch deswegen fragwürdig zu sein, weil wir zu diesem Artikel kein Vernehmlassungsverfahren durchgeführt haben. Bevor wir den Kantonen derartige Kompetenzen zuhalten wollen, müssen wir die Ansicht der Kantone kennen, ob sie überhaupt willens sind, diese neue Aufgabe zu übernehmen. Herr Leuba hat zu Recht darauf hingewiesen - und er kennt sich als Präsident der interkantonalen Kommission für den Strassenverkehr in diesen Fragen bestens aus -, dass eine Neuregelung ohne Anhörung der Kantone nicht vom Zaun gebrochen werden sollte. Ich glaube, dass mit der vorgesehenen Regelung - mit einem einfachen Kleber, der an jeder Poststelle bezogen werden kann - die Probleme gelöst werden. Vor allem hat diese Regelung auch den Vorteil, dass sie bereits auf das Jahr 1989 in Kraft gesetzt werden kann, währenddem wir weitere Jahre verlieren, wenn Sie dem Antrag von Herrn Schule zustimmen. Zum Antrag Bircher äussere ich mich nicht mehr. Das haben die Kommissionsprecher bereits getan. Ich bitte Sie also, sowohl die Anträge von Herrn Bircher wie von Herrn Schule abzulehnen. Art. 18 und 70 - Art. 18 et 70 Abstimmung - Vote Eventuell - A titre préliminaire Für die Anträge der Minderheit 54 Stimmen Für die Anträge Schule 74 Stimmen Definitiv - Définitivement Für die Anträge der Mehrheit 54 Stimmen Für die Anträge Schule 80 Stimmen Art. 77 Abs. 1 zweiter Satz Antrag der Kommission Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates Art. 77 al. 1 deuxième phrase Proposition de la commission Adhérer au projet du Conseil fédéral Angenommen - Adopté Art. 90 Ziff. 2bis (neu) Antrag Günter Als grobe Verletzung der Verkehrsregeln gilt namentlich eine wesentliche Ueberschreitung einer angeordneten Geschwindigkeitsbegrenzung. Wird die Geschwindigkeit innerorts um 15 km/h oder mehr und ausserhalb um 25 km/h oder mehr überschritten, so ist zudem der Entzug des Fahrausweises für mindestens ein Jahr anzuordnen. Art. 90 eh. 2bis (nouveau) Proposition Günter Est considérée en particulier comme violation grave des règles de la circulation le dépassement substantiel d'une limite de vitesse prescrite. Si le dépassement de la limite de vitesse atteint ou dépasse 15km/h dans les localités ou 25 km/h hors des localités, on ordonnera en outre le retrait du permis de conduire pour au moins un an. Günter: Es ist das letzte Mal, dass ich Sie zu diesem Thema mit einem Antrag belästige. Der Antrag beinhaltet eine Verschärfung der Strafbestimmung bei Ueberschreiten von angeordneten Geschwindigkeitsbegrenzungen, und zwar soll als Strafe für eine starke Uebertretung der verordneten Geschwindigkeitsbegrenzung der Fahrausweisentzug in allen Fällen angeordnet werden. Sie wissen, dass weitherum Geschwindigkeitsübertretungen von denjenigen, die sie begehen, zum Teil auch vom Polizeikorps als Kavaliersdelikte betrachtet werden. Es besteht die merkwürdige Ansicht, das sei berechtigt, weil die Limiten zu

9. März 1988 N 217 Strassenverkehrsgesetz. Aenderung tief seien. Dabei ist eine Grenze eine Grenze, ob sie höher oder tiefer angesetzt ist. Bei meinem Antrag soll jetzt nicht wieder eine Diskussion um Tempo 100 entflammen, sondern es geht um eine Durchsetzung von dem, was der Bundesrat beschliesst. Wenn Sie meinen Antrag annehmen, garantiere ich Ihnen, dass Sie anschliessend mit Sicherheit keine Probleme mehr mit Geschwindigkeitsübertretungen auf Nationalstrassen, aber auch innerorts und ausserorts haben werden. Der heutige Zustand, dass es ein Kavaliersdelikt ist, liegt darin begründet, dass die Bussen zu niedrig sind, dass jeder, der zu schnell fährt, sie im Grunde genommen einkalkuliert. Wenn er erwischt wird, ist er zwar darüber wütend, dass er erwischt wurde. Aber er weiss, dass er das problemlos zahlen kann. Mein Vorschlag ist so konzipiert, dass eine Uebertretung um 33 Prozent der Energie bestraft wird. Es ist nämlich so, dass die kinetische Energie eines Fahrzeuges - nach dem Gesetz, das Einstein gefunden hat - abhängig

ist von der Masse und der Geschwindigkeit im Quadrat durch zwei. Bei meinem Antrag wird der Fahrer bestraft, dessen Fahrzeug 33 Prozent mehr Energie hat als erlaubt. Das ist beträchtlich; sehen Sie sich einmal die Unfallstationen unseres Landes an: Es ist genau der Unterschied zwischen einem Todesfall und einer Invalidität und zwischen einer Invalidität und einer Verletzung, die noch geheilt werden kann. Das freilich sind keine Kavaliersdelikte mehr. Wenn wir die Hunderten von Toten auf unseren Strassen ansehen und die nahezu 30 000 Verletzten, die wir jährlich haben - darunter viele, die ein Leben lang invalid bleiben -, wenn wir diese Legionen von Mitbürgern ansehen und uns vor Augen halten, dass in den allermeisten Fällen eine zu hohe Geschwindigkeit mit im Spiele war, kann man eine massive Geschwindigkeitsübertretung nicht mit gutem Gewissen als Kavaliersdelikt betrachten. Solange der heutige Zustand mit den Ordnungsbussen andauert, wird jeder begüterte Automobilist, der schnell von Punkt A nach Punkt B fahren will, das Risiko, etwas teurer zu reisen und eine Busse zu bezahlen, in seiner Rechnung einkalkulieren. Das geht auf die Dauer nicht mehr. Wenn Sie Artikel 90 Ziffer 2bis (neu) annehmen, werden auf unseren Strassen wieder geordnete Verhältnisse herrschen, ganz gleich, wo wir die Tempolimits festlegen. Jede beschlossene Limite sollte aber eingehalten werden, innerorts und ausserorts. Der heutige Zustand, wo jeder macht, was er will und, wenn er Pech hat, weil er von der Polizei erwischt wurde, etwas bezahlt, darf nicht mehr andauern. Ich ersuche Sie, hier beizustimmen und mitzuhelfen, dass auf der Strasse wieder ein gesetzmässiger Zustand herrscht. Scherrer: Ich muss wieder gegen eine Massnahme opponieren, die mir einfach übertrieben scheint. Ich muss vorausschicken, dass ich mit Herrn Günter grundsätzlich darin einig gehe, dass jemand, der wegen übersetzter Geschwindigkeit an einem gefährlichen Ort einen Unfall mit Personenschaden verursacht, zur Rechenschaft gezogen werden soll. Das geschieht auch. Das ist richtig. Stellen Sie sich aber einmal vor, wie das schon heute in der Praxis aussieht. Heute verliert ein Auto- oder ein Motorradfahrer, der die Geschwindigkeit um mehr als 30 km/h überschreitet, seinen Ausweis. Ab 20 km/h Ueberschreitung wird er beim Richter verzeigt; der Richter entscheidet aufgrund der tatsächlichen Verhältnisse, ob eventuell schon ab 20 km/h Ueberschreitung ein Führerausweisentzug angeordnet werden kann. Es ist nicht so, wie Sie sagen, Herr Günter. Die Uebertretung, für die Sie den einjährigen Führerausweisentzug vorschlagen, kostet einige hundert Franken. Nehmen wir das Beispiel Autobahn: Sie ist frei, es herrschen schönes Wetter und gute Sicht. Der Fahrer ist praktisch allein und fährt jetzt mit 150 km/h statt 120 km/h. Er hat damit ein Gesetz übertreten; womöglich wird er erwischt. Er bezahlt einige hundert Franken Busse. Dass er aber dazu, ohne dass er jemanden gefährdet hat, seinen Führerausweis noch für ein Jahr abgeben soll, ist nicht mehr verhältnismässig. Besonders tragisch wird es dann, wenn es einen Berufstätigen trifft, der auf seinen Führerausweis angewiesen ist, um den Lebensunterhalt seiner Familie zu verdienen. Dieser Mensch kann seinen Beruf an den Nagel hängen! Deshalb bitte ich Sie, den Antrag Günter als unverhältnismässig abzulehnen. M. Rohrbasser: En ce qui concerne les dépassements de vitesse, vous ne pourrez pas m'accuser de partialité car je dois vous dire que je n'ai pas de permis de conduire. Il n'empêche que, en tant que préfet, je dois rendre des ordonnances pénales - 500 ou 600 par année - c'est dire que je connais quelque peu cette musique. Mon prédécesseur à cette tribune a dit que ces dépassements de vitesse coûtaient relativement cher: en ce qui concerne par exemple le canton de Fribourg, pour 30 kilomètres à l'heure nous arrivons à des amendes de 600, voire 700 francs, auxquels s'ajoutent les frais. Ces amendes sont déjà à mon avis assez élevées, assez pénalisantes, sans y ajouter encore ces mesures draconiennes, Monsieur, que

vous préconisez. Je dois dire que très souvent, dans la pratique, j'ai eu affaire à des gens qui ont subi ce retrait de permis - légal à partir de 30 kilomètres/heure - et la discussion était toujours très difficile. Si on a les moyens de punir, la justice, c'est ainsi, n'a pas les moyens de racheter. Vous l'avez dit, ce seront certainement des chômeurs que nous ferons, et qui plus est, des gens révoltés. A l'heure actuelle, si quelqu'un est privé de son permis durant une année, que ce soit un ouvrier ou un représentant qui doit gagner sa vie avec sa voiture, obligatoirement le patron ne lui fait pas de cadeau, il le licencie. Ce que vous préconisez a quand même un côté asocial. La justice est aveugle, c'est tant mieux, mais une justice sommaire c'est un peu le rasoir dans la main d'un singe, il blesse aussi bien celui qui s'en sert que celui qui est rasé.

M. Perey, rapporteur: Je ne veux pas m'immiscer dans ce débat entre le représentant des automobilistes et M. Günter qui, lui, a l'air de ne pas beaucoup aimer ces derniers, mais je voudrais simplement faire une remarque. On ne cite nulle part dans la loi les vitesses, l'ordonnance seulement en fait mention. Dès lors, pourquoi voulons-nous, pour punir, préciser les vitesses? Qui vous dit que, dans quelques années, ces vitesses auront encore leur raison d'être? Elles auront été modifiées si elles existent encore. Par conséquent, pour une question de simplicité, je pense qu'il est inutile de faire figurer ces vitesses dans cet article que je vous propose de refuser.

Bundesrätin Kopp: Gegen den Antrag von Herrn Günter spricht formell, dass der Entzug des Führerausweises in Artikel 16 und 17 geregelt ist und nicht in Artikel 90, wie dies Herr Günter beantragt. Zum Inhalt des Antrages. Schon heute, Herr Günter, kann bei Geschwindigkeitsüberschreitungen von mehr als 15 km/h der Führerausweis entzogen werden. Das Bundesgericht hat im übrigen die Praxis der Kantone, die den Führerausweis obligatorisch entziehen, wenn die Höchstgeschwindigkeit um mehr als 30 km/h überschritten wird, bekräftigt. Von dort her gesehen ist Ihr Antrag überflüssig. Die Festlegung einer Mindestdauer von einem Jahr scheint mir nun aber doch unverhältnismässig zu sein, weil auch beim Führerausweisentzug das Verschulden und der Leumund des Motorfahrzeugführers sowie die berufliche Notwendigkeit, ein Motorfahrzeug zu führen, mitzubetrachten sind. Die Mindestdauer von einem Jahr bei Geschwindigkeitsüberschreitungen ist auch im Verhältnis zu anderen Entzugstatbeständen nicht gerechtfertigt. Denken Sie zum Beispiel daran, dass bei Angetrunkenheit eine Mindestzugsdauer von nur zwei Monaten vorgesehen ist. Ich bitte Sie, den Antrag abzulehnen.

Abstimmung - Vote Für den Antrag Günter Dagegen 22 Stimmen 84 Stimmen

Loi sur la circulation routière. Modification 218 N 9 mars 1988 Art. 91 Abs. 3, 94 Ziff. 3 erster Satz, 96 Ziff. 2 Abs. 1 und 99 Ziff. 8 (neu) Antrag der Kommission Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates Art. 91 al. 3, 94 eh. 3 première phrase, 96 eh. 2 al. 1 et 99 eh. 8 (nouveau) Proposition de la commission Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen - Adopté Art. 106 Abs. 1 letzter Satz Antrag der Kommission Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates Art. 106 al. 1er dernière phrase Proposition de la commission Adhérer au projet du Conseil fédéral Angenommen - Adopté Art. 106 Abs. 9 (neu) Antrag der Kommission Der Bundesrat kann völkerrechtliche Verträge über den Bau und die Ausrüstung von Fahrzeugen, die Ausrüstung der Fahrzeugbenützer und über die gegenseitige Anerkennung damit zusammenhängender Prüfungen abschliessen. Das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement kann Aenderungen technischer Regelungen zu solchen Verträgen übernehmen, wenn das schweizerische Recht nicht angepasst werden muss. Art. 106 al. 9 (nouveau) Proposition de la commission Le Conseil fédéral peut conclure des accords internationaux portant sur la construction et l'équipement des véhicules, l'équipement des usagers de véhicules, ainsi que sur la reconnaissance

réci-proque des expertises qui s'y rappor- tent. Le Département fédéral de justice et police peut adhérer aux amendements des réglementations techniques annexées aux accords de ce genre, lorsqu'il n'est pas nécessaire d'adapter le droit suisse. Basler, Berichterstat- ter: Dieser neue Absatz 9 figuriert hier als Antrag der Kommission. Der Anstoss dazu kam aller- dings vom Justiz- und Polizeidepartement. Es handelt sich dabei um folgendes: Am 20. März 1958 wurde das von der Uno-Wirtschaftskom- mission für Europa (ECE) ausgearbeitete Uebereinkommen über die Abnahme einheitlicher Bedingungen abgeschlossen. Die Bundesversammlung genehmigte dieses Ueberein- kommen am 21. März 1973 und ermächtigte den Bundesrat in einem separaten Bundesbeschluss, Aenderungen des Uebereinkommens oder daraus hervorgehende Réglemente anzunehmen oder abzulehnen. Für die-Anordnung der Kompetenzübertragung auf den Bundesrat wurde damals die Rechtsform des allgemeinver- bindlichen Bundesbeschlusses verwendet. Die Gültigkeits- dauer des Bundesbeschlusses ist beschränkt. Sie läuft am 2. Juli 1988 ab. Bei Verwendung der Rechtsform des allge- meinverbindlichen Bundesbeschlusses für die Verlänge- rung müsste der Beschluss wiederum befristet werden, um im vorliegenden Fall zu vermeiden, dass sich bei einer noch langen Gültigkeitsdauer des Abkommens die Bundesver- sammlung zu oft mit einer Einzelheit befassen muss. Es ist demnach zweckmässig, die Gesetzesform zu wählen. Die Delegationsnorm soll daher in das Strassenverkehrsgesetz eingebaut werden. Gleichzeitig soll die Kompetenz des Bundesrates allgemei- ner umschrieben werden als im bisherigen Bundesbe- schluss. Die Befugnisse des Bundesrates waren bisher allein auf das ECE-Uebereinkommen zugeschnitten. Internatio- nale Regelungen, die für die Uebernahme geeignet sind, entstehen aber auch anderswo, namentlich in der Europäi- schen Gemeinschaft und auf dem Gebiet der Abgasvor- schriften für Motorfahrzeuge, auch im Rahmen der Minister- deklaration von Stockholm (Stockholmer Klub). Durch die neue Umschreibung der Kompetenz des Bundesrates wird diesen Befugnissen nicht quantitativ ein weiterer Raum gegeben; aber durch die Auswahlmöglichkeiten unter den für eine Uebernahme in Frage kommenden Réglementen wird qualitativ eine Verbesserung erreicht. Die dem Bundes- rat eingeräumten Befugnisse beziehen sich nur auf Geschäfte, die dem Staatsvertragsreferendum nicht unter- stehen. Mit 12 zu 7 Stimmen beantragt die Kommission deshalb, diesen neuen Absatz 9 ins Gesetz aufzunehmen und dem Bundesrat diese Kompetenz zu geben. M. Perey, rapporteur: L'article 106, alinéa 9 nouveau, donné comme proposition de la commission, émane en fait du Conseil fédéral. Ce nouvel alinéa devrait permettre à notre exécutif de conclure des accords internationaux portant sur la cons- truction et l'équipement des véhicules ainsi que sur la reconnaissance réci-proque des expertises qui s'y rappor- tent. La commission, par 12 voix contre 7, a accepté ce mode de faire, et je vous invite à en faire de même.

Angenommen - Adopté Ziff. II Antrag der Kommission Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates Ch. II Proposition de la commission Adhérer au projet du Conseil fédéral Angenommen - Adopté Gesamtabstimmung - Vote sur l'ensemble Für Annahme des Gesetzentwurfes Dagegen An den Ständerat - Au Conseil des Etats 75 Stimmen 46 Stimmen Postulat der Kommission Bau und Ausrüstung schwerer Motorwagen. Seitliche Schutzvorrichtungen und Hebebühnen Wortlaut des Postulates vom 19. November 1987 Aus der Unfallstatistik geht hervor, dass schwere und meist tödliche Unfälle passieren, weil Radfahrer oder Fussgänger unter die Hinterräder von Lastwagen geraten und überfah- ren werden. Eine weitere Gefahrenquelle bei schweren Motorwagen bil- den Hebebühnen, wie sie in letzter Zeit besonders bei Ver- teilfahrzeu- gen grosse Verbreitung gefunden haben. Der Bundesrat wird deshalb eingeladen zu prüfen, ob im Interesse der Verkehrssicherheit

nicht Vorschriften für seitliche Schutzvorrichtungen bei schweren Motorwagen zu erlassen sind, soweit es aus betrieblichen Gründen möglich ist, und ob Hebebühnen nicht der Typenprüfung zu unterstellen sind. Postulat de la commission Construction et équipement des voitures automobiles lourdes. Dispositifs de protection latéraux et plates-formes de levage Texte du postulat du 19 novembre 1987 La statistique des accidents montre que des accidents graves, le plus souvent mortels, se produisent parce que des cyclistes ou des piétons sont renversés par des camions et passent sous leurs roues arrière.

9. März 1988 N 219 Bundesgericht. Erhöhung der Zahl der Ersatzrichter Constituent une source de risque supplémentaire sur les voitures automobiles lourdes, les plates-formes de levage qui, depuis quelque temps, sont de plus en plus répandues, notamment sur les véhicules assurant la distribution de détail. Le Conseil fédéral est par conséquent invité à examiner s'il n'y aurait pas lieu, en vue d'accroître la sécurité routière, d'édicter des prescriptions concernant les dispositifs de protection latéraux des voitures automobiles lourdes, dans la mesure où cela est possible pour des raisons d'exploitation, et s'il n'y aurait pas lieu de soumettre les plates-formes de levage à l'homologation. Basler, Berichterstatter: Wir haben von diesem Postulat schon gesprochen. Es dient der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer. Ich ersuche Sie, es zu überweisen. Zum Schluss möchte ich namens der Kommission Frau Bundesrätin Kopp, dem Direktor, dem Vizedirektor und allen mitwirkenden Beamten des Bundesamtes für Polizeiwesen für ihre knappen und präzisen Darlegungen, aber auch für ihre Geduld mit unserer «aufmüpfigen», etwas rastlosen Kommission danken. Diese Kommission wurde umsichtig durch unseren ehemaligen Nationalrat Werner Martignoni geführt, und sie wurde von Herrn Dr. Hausmann vom Generalsekretariat begleitet. Sie haben es vielleicht bemerkt, er hat Ihnen den geltenden Text auf der Fahne mitgegeben. Beiden gehört hier unser Dank. M. Perey, rapporteur: Je prends la parole pour la dernière fois, ce soir. Le postulat que nous vous présentons a donné lieu à discussion lors de l'examen de l'article 12. Il concerne donc des dispositifs de protection latéraux et des plates-formes de levage installés sur les véhicules, notamment sur ceux qui assurent la distribution de détail et qui constituent un risque supplémentaire pour les piétons et les cyclistes. En vue d'éviter de tels risques, le Conseil fédéral est invité à examiner s'il y a lieu ou non de prendre des mesures préventives. La commission a décidé, par 12 voix contre 4, de vous présenter ce postulat. Je profite de mon dernier passage ici pour vous remercier de votre patience tout au long de cette journée. Präsident: Der Bundesrat hat zum Postulat noch nicht Stellung genommen. - Es wird aus der Mitte des Rates nicht bekämpft.. Ueberwiesen - Transmis Präsident: Herr Nussbaumer hat das Wort zu einer persönlichen Erklärung. Nussbaumer: Im Rahmen dieser Gesetzesberatung wurden viele Anträge zugunsten der Fussgänger und Velofahrer mit dem Hinweis abgelehnt, die Anträge beträfen den Rechtsetzungsbereich des Bundesrates. Ich bitte Frau Bundesrätin Kopp eindringlich, aus der Ablehnung dieser Anträge nicht abzuleiten, das Parlament habe sich grundsätzlich - und nicht bloss aus ordnungspolitischen Gründen - negativ zu diesen Anträgen gestellt. Abschreibung - Classement Präsident: Der Bundesrat beantragt gemäss Seite 1 der Botschaft die Abschreibung von drei Postulaten. Zustimmung - Adhésion #ST# 87.068 Bundesgericht. Erhöhung der Zahl der Ersatzrichter und Urteilsredaktoren Tribunal fédéral. Augmentation du nombre des juges suppléants et des rédacteurs d'arrêts Botschaft und Beschlussentwurf vom 18. November 1987 (BBI 1988 I, 129) Message et projet d'arrêté du 18 novembre 1987 (FF 1988 I, 117) Beschluss des Ständerates vom 3. März 1988 Décision du Conseil des Etats du 3 mars 1988 Antrag der Kommission Eintreten Proposition de la commission Entrer en matière M. Petitpierre, rapporteur: Notre

commission s'est réunie le 9 février en présence de M. Schweri, président du Tribunal fédéral, de M. Voyame, directeur de l'Office fédéral de la justice, des collaborateurs de l'Office et de ceux du Secrétariat de l'Assemblée. Elle s'est ralliée au projet du Conseil fédéral et elle a renoncé à reprendre l'ensemble des problèmes posés par la surcharge du Tribunal fédéral, dans l'idée que le cadre pour cela était la révision de la loi d'organisation judiciaire et non l'arrêté en cause ici. C'est pourquoi je ne reprends pas les chiffres ni les statistiques pertinentes qui ont été évoqués au mois de mars 1987. Il suffit de relever que les juges suppléants extraordinaires ont élaboré 300 rapports par année et que les affaires reportées d'une année sur l'autre diminuent très légèrement en nombre depuis 1981. Il y a donc stabilisation de la charge pesant sur les tribunaux fédéraux. Nous pouvons ainsi restreindre à un minimum le rapport de la commission chargée de l'examen de la proposition de maintenir encore trois ans en vigueur l'arrêté du 23 mars 1984 qui, je vous le rappelle, augmente temporairement de 15 à 30 le nombre des juges suppléants et porte à 46 au maximum le nombre des secrétaires et greffiers, cela jusqu'à la fin de 1988. Il s'agissait à l'époque d'une mesure provisoire, qui ne devait pas se transformer en état de fait durable. On peut dès lors se demander si la volonté exprimée clairement en 1984 n'est pas aujourd'hui remise en question. Il n'en est rien pour les motifs qui suivent. Les mesures durables pour alléger la tâche des juges au Tribunal fédéral sont en voie d'élaboration. Il s'agit de la révision de la loi d'organisation judiciaire dont notre conseil a déjà débattu dans un premier temps, et de la réorganisation interne des tribunaux fédéraux qui collaborent pour cela avec l'institut Battelle. Il est devenu évident que, dans les deux domaines, les délais initialement envisagés ne seront pas tenus. Un premier rapport de Battelle a été rendu en novembre 1987 et la révision de l'OJ est actuellement pendante devant la commission du Conseil des Etats. Il est dès lors exclu que le Tribunal fédéral puisse en tirer avantage dès la fin de 1988, contrairement à ce qui avait été prévu à l'époque. C'est ainsi que le Tribunal fédéral a invité la commission compétente du Conseil des Etats pour la révision de la loi d'organisation judiciaire à envisager la prolongation de l'arrêté de 1984. Le Conseil fédéral a été saisi par cette commission et il a préparé le message qui vous est aujourd'hui présenté. Comme il est indiscuté que les juges suppléants extraordinaires ont contribué à stabiliser le nombre des affaires pendantes et, par conséquent, les reports d'une année à l'autre, il s'impose de ne pas renoncer prématurément à cette solution, au risque d'accumuler à nouveau des retards qui grèveraient le Tribunal fédéral dès l'entrée en vigueur des mesures durables actuellement en préparation. Troisièmement, le rythme de nos travaux laisse prévoir que la loi sur l'organisation judiciaire pourrait entrer en vigueur,

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amdruckchriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Strassenverkehrsgesetz. Aenderung Loi sur la circulation routière. Modification In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1988 Année Anno Band I Volume Volume Session Frühjahrssession Session Session de printemps Sessione Sessione primaverile Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 08 Séance Seduta Geschäftsnummer 86.043 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 09.03.1988 - 15:00 Date Data Seite 196-219 Page Pagina Ref. No 20 016 163 Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung. Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale. Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.