

zug des Gesetzes den Kantonen obliegt und dass naturgemäss die Einwirkungsmöglichkeiten des Bundes in bezug auf die bessere Einhaltung der Vorschriften ausserordentlich beschränkt sind. Das gilt auch für die Kontrollen der Geschwindigkeitsbeschränkungen, die der Interpellantin verständlicherweise am Herzen liegen.

Ein gewisser Einfluss ist erfahrungsgemäss erreichbar mit Weisungen und Kreisschreiben, die vom Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement immer wieder an die Kantone ergehen. Weiter versucht das Departement in Zusammenarbeit mit den kantonalen Polizeidirektoren, auf die verschiedenen Probleme hinzuweisen, auch bei der Ausbildung. Aber hier sind die Einflussmöglichkeiten des Bundes beschränkt. Ich glaube, der Weg, den die Interpellantin aufgezeigt hat, ist viel erfolgversprechender. Wenn Sie mit der Praxis der kantonalen Polizeibehörden nicht einverstanden sind, wenn Sie der Meinung sind, dass diese die Kontrollen zu large durchführen, sollten Sie sich mit den zuständigen Stellen im Kanton in Verbindung setzen und dort eine Verbesserung herbeizuführen versuchen. Ich muss im übrigen darauf hinweisen, dass auch bei den Kantonen wegen des Personalmangels gewisse Grenzen in bezug auf die Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen bestehen.

Präsident: Frau Deneys hat noch Gelegenheit zu erklären, ob sie von der Antwort befriedigt ist. – Sie ist teilweise befriedigt.

84.591

Interpellation de Chastonay
Generelle Geschwindigkeitsbeschränkung.
Ausnahme
Limitation générale de vitesse. Dérogation

Siehe Seite 755 hiervoor – Voir page 755 ci-devant

Diskussion – Discussion

M. de Chastonay: Je suis évidemment déçu de la réponse du Conseil fédéral à mon interpellation du 10 décembre 1984 dans la mesure où l'Exécutif prétend que des raisons écologiques ne sauraient, par principe, justifier aucune dérogation à une limitation générale de vitesse à 80 km/h hors des localités, les qualités d'aménagement de la route ou son importance économique ne justifiant aucunement de moduler les limitations.

J'aurais souhaité que lors de l'introduction intempestive des limitations de vitesse à 80 et 120 km/h, le Conseil fédéral donne une justification plus précise, plus claire et plus évidente des effets ou des bienfaits écologiques escomptés ou apportés; ce d'autant que dans son communiqué de presse distribué il y a deux jours, soit le 16 septembre 1985, l'Exécutif fédéral qui a décidé de maintenir la limite de 120 km/h jusqu'à fin 1987 déclare avoir choisi cette solution «parce que l'introduction d'une limitation de vitesse à 100 km/h sur les autoroutes ne réduirait que dans une faible mesure les émissions de matières nocives et de particules d'oxyde d'azote».

Or, qui peut le plus peut le moins. Si l'on augmente de 80 à 100 km/h la vitesse sur les routes cantonales en dehors des agglomérations, l'atteinte à l'environnement se révèle fort minime, pour ne pas dire dérisoire. Une étude effectuée en novembre 1984 par l'ACS, section Valais, sur la T9, sur le parcours Sion–Glis–Sion laisse clairement apparaître que pour six voitures de marques différentes roulant à 80 km/h, la consommation d'essence augmente de l'ordre de 9,52 pour cent par rapport à la situation de 1984, les augmenta-

tions moyennes de la durée du parcours s'échelonnent entre +18 et +35 pour cent. Or, qui dit accroissement de la consommation d'essence et de la durée de mise en marche des moteurs dit augmentation de la charge polluante diffusée dans l'atmosphère.

De même, les statistiques des accidents de circulation que la police cantonale m'a récemment remises démontrent qu'en Valais, pour la période de janvier à juillet, 28 accidents mortels se sont produits en 1984, alors qu'en juillet 1985 le chiffre de 27 était déjà atteint. Sur le nombre total d'accidents durant les sept premiers mois de 1984, on dénombre 304 accidents, soit autant que pour la période correspondante de 1985.

Il semble dès lors opportun de relever que la limitation à 80 km/h de la vitesse sur la route cantonale valaisanne apparaît maintenant déjà comme une mesure inutile qui paralyse gravement la fluidité de la circulation et du trafic. Je crois qu'il en va de même pour d'autres régions du Pays romand concernées par ces limitations. Rien n'empêcherait donc le Conseil fédéral de ramener à fin 1986 la durée de validité de l'ordonnance du 1^{er} octobre 1984 d'autant plus, que entretemps, l'initiative «Pro vitesse 130/100» a été déposée à la Chancellerie fédérale.

Bundesrätin Kopp: Ich werde auch bei dieser Interpellation, genauso wie bei den Interpellationen Blocher und Spälti, nicht das wiederholen, was bereits in der schriftlichen Antwort enthalten ist, auf das Risiko hin, dass Sie kritisieren werden, dass die Antwort knapp ausgefallen ist.

Was neu ist, ist die Bemerkung von Herrn de Chastonay, dass Untersuchungen gezeigt hätten, dass bei höheren Geschwindigkeiten der Benzinverbrauch sinke und dementsprechend ebenfalls die Umweltbelastung. Ich darf in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, dass dieser angebliche Versuch unter ganz spezifischen Verhältnissen stattgefunden hat und dass sogar der Schweizerische Automobil-Club ganz erhebliche Zweifel hat, ob diese Zahlen für das durchschnittliche Verkehrsverhalten massgebend sind. Man kann natürlich einen Versuch mit bestimmten Wagenkategorien und unter ganz bestimmten Verhältnissen, die der Verkehrswirklichkeit nicht entsprechen, durchführen und dann zu diesen Ergebnissen gelangen. Sämtliche Stellen aber, die sich seit Jahren seriös mit den wirklichen Verkehrsverhältnissen befassen und entsprechende Messungen durchführen, werden Ihnen bestätigen, dass die Resultate aus diesem Walliser Versuch bei all meiner Sympathie, die ich schon immer und jetzt ganz besonders für das Wallis habe, nicht aussagekräftig sind. Der Bundesrat sieht keine Veranlassung, von seiner Verordnung abzuweichen und die festgesetzten Geschwindigkeiten (120, 80 und 50) aufzuheben. Der Versuch dauert – wie Sie wissen – bis zum Jahre 1988.

Im übrigen darf ich darauf hinweisen, dass sich diese Senkung der Geschwindigkeit ausserorts gut bewährt hat, was auch aus der Unfallstatistik hervorgeht. Wir verzeichnen ausserorts mehr als 30 Prozent weniger Unfälle und 29 Prozent weniger Verkehrstote im ersten Halbjahr 1985. Das sind sicher Zahlen, die aufhorchen lassen und die zusätzlich den Bundesrat veranlassen, die getroffenen Massnahmen nicht aufzuheben.

Präsident: Herr de Chastonay hat Gelegenheit zu erklären, ob er von der Antwort befriedigt ist. – Der Interpellant ist teilweise befriedigt.

Interpellation de Chastonay Generelle Geschwindigkeitsbeschränkung. Ausnahme

Interpellation de Chastonay Limitation générale de vitesse. Dérogation

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.591
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.09.1985 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1434-1434
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 706

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.