

**Siebente Sitzung – Septième séance**

**Mittwoch, 9. März 1988, Vormittag**  
**Mercredi 9 mars 1988, matin**

8.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Reichling

84.041

**Kündigungsschutz im Arbeitsvertragsrecht.**  
**Volksinitiative und Revision OR**

**Protection des travailleurs**  
**contre les licenciements.**  
**Initiative populaire et révision CO**

Siehe Seite 1 hiervoor – Voir page 1 ci-devant

*Differenzen – Divergences*

**Art. 337c Abs. 3**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

**Art. 337c al. 3**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

**Leuenberger** Moritz, Berichterstatter: Wir haben eine einzige Differenz zu bereinigen. Der Ständerat konnte es nicht lassen – da er uns in anderen Punkten nachgegeben hat –, doch noch eine Differenz aufrechtzuerhalten. Bei der Entschädigung, die einem zu Unrecht fristlos entlassenen Arbeitnehmer bezahlt werden muss, hat er die Fassung der damaligen Minderheit Bonny übernommen. Es handelt sich um Artikel 337c Absatz 3 des Obligationenrechts.

Nach der Fassung, die wir ja hier schon diskutiert haben und auf die ich nicht mehr *in extenso* zurückzukommen brauche, ist es nun so, dass der Richter bei unberechtigter fristloser Entlassung eine Entschädigung zusprechen kann. Dabei ist festzuhalten: Es ist der klare Wille des Gesetzgebers, dass niemand einfach so und zu Unrecht fristlos entlassen werden soll. Eine zu Unrecht ausgesprochene fristlose Entlassung ist gemäss Gesetz eine Verletzung in den persönlichen Verhältnissen, ohne dass dies im Einzelfall nochmals durch den Richter festgestellt und eruiert werden müsste. In Grenzfällen, in sehr leichten Fällen und wo die Umstände es als angebracht erscheinen lassen, kann allerdings der Richter ausnahmsweise von einer solchen Entschädigung absehen.

Im weiteren ist noch zu erwähnen, dass sich diese Bestimmung an den Richter wendet und daher jetzt nicht mehr eine relativ zwingende Vorschrift ist. Es ist ebenfalls festzuhalten, dass diese Bestimmung durch einen Vertrag nicht etwa ausgeschlossen werden kann (Art. 361 und 362).

Unsere Kommission hat sich dem Ständerat angeschlossen, damit das Geschäft noch in dieser Session verabschiedet werden kann, und beantragt Ihnen, dasselbe zu tun.

**M. Darbellay**, rapporteur: Le projet de loi sur la protection des travailleurs contre les licenciements nous revient du Conseil des Etats avec une dernière divergence qui concerne la résiliation immédiate sans justes motifs.

La version du Conseil national stipule que: «L'employeur verse au travailleur une indemnité fixée librement par le

juge, dont le montant ne peut toutefois dépasser six mois de salaire du travailleur».

Vous vous rappelez que M. Bonny avait présenté ici une proposition de minorité reprenant la formule d'une manière quelque peu adoucie. Au lieu de «l'employeur verse», il avait préféré «le juge peut condamner l'employeur à verser au travailleur une indemnité». Cela veut dire que le juge a aussi la possibilité de ne pas condamner l'employeur. En revanche, l'idée de base reste la même. Dans les deux cas, on considère que résilier le contrat sans délai et sans justes motifs est une affaire grave et que, normalement, le juge doit pouvoir condamner la personne responsable de ce licenciement.

Nous avons discuté du problème lors de nos derniers débats. Je n'y reviendrai pas longuement. Je vous signalerai simplement que la commission unanime se range à la solution du Conseil des Etats et vous propose de liquider ainsi cette dernière divergence.

*Angenommen – Adopté*

86.043

**Strassenverkehrsgesetz. Aenderung**  
**Loi sur la circulation routière. Modification**

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

*Antrag der Kommission*

Eintreten

*Antrag Leutenegger Oberholzer*

*Rückweisung an den Bundesrat*

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

*Proposition de la commission*

Entrer en matière

*Proposition Leutenegger Oberholzer*

*Renvoi au Conseil fédéral*

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

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

**Basler**, Berichterstatter: Das Strassenverkehrsgesetz haben wir 1979 und 1980 zum letzten Mal wesentlich geändert, indem wir dort das Gurtentragobligatorium eingeführt und die Veröffentlichung der Lärm- und Abgaswerte der Motorfahrzeuge gutgeheissen haben.

Der Zufall will es, dass ich heute – wie damals – Kommissionsprecher bin; denn diese Gesetzesänderung hätte noch in der letzten Legislaturperiode in diesem Rat behan-

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ich bitte Sie deshalb, meinem Rückweisungsantrag zuzustimmen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Wir empfehlen Ihnen, diesen Minderheitsantrag Rechsteiner abzulehnen.

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

Ich möchte in fünf Punkten zu dieser Frage Stellung nehmen:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Das sind die wesentlichsten Gründe, die uns veranlassen, der Erhöhung der Fahrzeugbreite zuzustimmen.

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

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

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

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

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

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

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

Aus diesen Gründen unterstützen wir den Rückweisansatz Leutenegger.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Präsident:** Wir stehen am Ende der Liste der Fraktionssprecher.

Herr Rechsteiner hat das Wort zum Rückweisungsantrag Leutenegger Oberholzer.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Zurückhaltung bei der Gesetzgebung ist gerade im Bereich des Strassenverkehrs absolutes Gebot. Der Strassenverkehr darf nicht noch mehr reglementiert werden mit der Folge, dass sich die Strassenbenützer immer mehr über die Regeln hinwegsetzen und vor lauter Vorschriften die wichtigste Grundregel, die gegenseitige Rücksichtnahme, vergessen. Gerade aus diesem Grund haben wir ganz bewusst vollständig davon abgesehen, Ihnen neue Verhaltensregeln für die Verkehrsteilnehmer vorzuschlagen. Ein Marschhalt scheint uns hier unbedingt notwendig. Ich habe durchaus Verständnis für diejenigen Sprecher, die ihrem Unbehagen über die zunehmende Regelungsdichte Ausdruck gegeben haben.

Ich will nur ganz fragmentarisch auf einige wichtige Punkte der Revisionsvorlage eingehen. Ich möchte aber vorab der Kommission und den Kommissionssprechern danken für die ausserordentlich sorgfältige Arbeit, die sie in diesem Zusammenhang geleistet haben. Ich danke auch Ihnen für die Eintretensdebatte.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Wir müssen davon abkommen, ein Feindbild gegen den

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

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

#### Abstimmung – Vote

Für den Antrag Leutenegger Oberholzer	18 Stimmen
Dagegen	120 Stimmen

#### Detailberatung – Discussion par articles

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

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

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

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

#### Angenommen – Adopté

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

*Antrag der Kommission*

*Mehrheit*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

#### *Minderheit*

(Rechsteiner, Bircher, Nauer, Ruffy, Zwygart)

#### *Abs. 3bis*

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

#### *Abs. 3ter*

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

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

*Proposition de la commission*

*Majorité*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

#### *Minorité*

(Rechsteiner, Bircher, Nauer, Ruffy, Zwygart)

#### *Al. 3bis*

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

#### *Al. 3ter*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Ledergerber:** Frau Bundesrätin Kopp hat am Schluss der Eintretensdebatte richtig erwähnt, dass wir heute in der Schweiz gesetzliche Vorschriften und Normen haben, die zu den strengsten zählen, in Europa und in der Welt. Man darf das anerkennen, man soll es auch anerkennen.

Man muss aber auch feststellen, dass es sich hier erst um Normen und um Papier handelt und dass der Vollzug dieser Normen und Vorschriften heute noch nicht gewährleistet ist.

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

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

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

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

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

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

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

Ich bitte Sie, diesen Minderheitsantrag zu unterstützen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

-beschränkende Massnahmen ergreifen, wie Kollega Rechsteiner das fordert.

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

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

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

Je l'ai déjà dit dans le débat d'entrée en matière, le point principal devrait être la recherche des normes d'alarme qui pourraient et devraient être les mêmes à l'intérieur de tous les cantons. C'est à partir de ces normes d'alarme qu'il faudrait prendre la décision, ce que le Conseil fédéral peut faire, de fermer également les routes de grand transit. C'est pour éviter qu'il y ait trop de différence entre les cantons que la commission, après mûre réflexion, vous propose, par 11 voix contre 5, de repousser la proposition Rechsteiner.

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

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

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

Willen zur Offenhaltung der Durchgangsstrassen zu verpflichten.

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

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

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

#### *Abstimmung – Vote*

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

#### **Art. 3 Abs. 4 letzter Satz (neu)**

##### *Antrag der Kommission*

##### *Mehrheit*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

##### *Minderheit*

(Massy, Flubacher, Giger, Perey, Zwingli)

Letzter Satz streichen

#### **Art. 3 al. 4 dernière phrase (nouvelle)**

##### *Proposition de la commission*

##### *Majorité*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

##### *Minorité*

(Massy, Flubacher, Giger, Perey, Zwingli)

Biffer dernière phrase

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**M. Brélaz:** Permettez à un Vaudois de défendre une autre opinion que celle donnée par deux autres Vaudois.

Tout d'abord, il va de soi que nous devons avoir une symé-

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Abstimmung – Vote*

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

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

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Minderheit*

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

*Abs. 2*

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

*Eventualantrag Longet*

(falls der Antrag der Mehrheit angenommen wird)

*Abs. 2*

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

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

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Minorité*

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

*Al. 2*

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

*Proposition subsidiaire Longet*

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

*Al. 2*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

In seiner Botschaft Seite 7 unten gibt der Bundesrat explizit zu, dass nicht alle Nebenstrassen für 2,50 m breite Fahrzeuge geeignet seien. Ich zitiere den Bundesrat aus seiner Botschaft: «Daraus entsteht indessen keinerlei Zwang, solche Strassen der neuen Breite-Limite baulich anzupassen.

Ungeeignete Strassen können ohne weiteres mittels des Signals 'Höchstbreite' (2.18) für 2,50 m breite Fahrzeuge gesperrt werden.» An solche Sperren glaubt ja wohl niemand, auch nicht der Bundesrat; denn unmittelbar vor dem zitierten Passus führt er aus: «Wichtig ist aber, dass auch kleinere Weiler oder Ortschaften ohne Bahnanschluss beispielsweise durch Fahrzeuge mit Spezialaufbauten (Viehtransporter, Kühlwagen usw.), die durchweg 2,50 m breit sind, ohne Sonderbewilligung bedient werden können.» Der Widerspruch ist offensichtlich. Seine Auflösung wird eben doch in der Verbreiterung der fraglichen Strassen gesucht und gefunden, sofern der Stimmbürger dort, wo er etwas zu sagen hat, mitmacht. Genau diese Verbreiterung wollen wir nicht.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ich ersuche Sie daher, dem Minderheitsantrag Ruckstuhl zuzustimmen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **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	07
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	86.043
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1988 - 08:00
Date	
Data	
Seite	169-195
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 162

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.