

den Transitfahrzeugen für die Grenzabfertigung eine Stunde weniger zur Verfügung steht. Die Transporteure können aber diesem Umstand Rechnung tragen, indem sie die schon bisher im Winterhalbjahr angewandten Abfahrtszeiten auf das ganze Jahr ausdehnen.

3./4. Die im Sommerhalbjahr von 04.00 auf 05.00 Uhr verlegte Abfahrtszeit bringt die Fahrzeuge in die grössere Verkehrsdichte des um 07.00 Uhr einsetzenden Berufsverkehrs, die eine Anfahrtszeit von 2 Stunden und mehr haben, also in der Regel über 100 km zurücklegen müssen. Dies dürfte die Minderheit sein. Die neue Regelung ist eine Kompromisslösung, wurde doch von einem Kanton, Umweltschutzkreisen und Gewerkschaften gar für eine ganzjährige Ausdehnung der Fahrverbotszeit von 21.00 bis 05.00 Uhr eingetreten. Gewisse Nachteile hat jede Regelung. Beim Beschluss des Bundesrates wurden verschiedene Interessen gegeneinander abgewogen. Die im Sommerhalbjahr hinausgezögerte Versorgung der Detailgeschäfte um eine Stunde muss in Kauf genommen werden.

5. In der Ständigen Strassenverkehrskommission erhielt der Antrag der Astag für eine ganzjährige Fahrverbotszeit von 22.00 bis 04.00 Uhr 12 Stimmen; die vom Bundesrat getroffene Regelung deren 11. Letztere hatte in der Vernehmlassung aber die Zustimmung von zwanzig Kantonen und der Mehrheit der Verbände gefunden, was beim Entscheid massgeblich gewichtet werden musste.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, das Postulat abzulehnen.

Scherrer: Ich bitte Sie, mein Postulat über die Lockerung des Nachtfahrverbots für Lastwagen zu überweisen. Bis vor kurzem galt in der Schweiz die Regelung, dass im Winterhalbjahr während der Nachtzeiten von 21 Uhr bis 5 Uhr und während des Sommerhalbjahrs von 22 Uhr bis 4 Uhr mit keinem Lastwagen gefahren werden durfte.

Ich muss festhalten, dass ein Nachtfahrverbot, welches in der Schweiz seit ungefähr fünfzig Jahren gilt, auf der ganzen Welt einzigartig ist. Aus politischen Gründen wird das nicht abzuschaffen sein, das ist auch nicht der Wunsch des Postulates, sondern mein Postulat fordert den Bundesrat auf, wieder die alte Regelung einzuführen, d. h., im Winterhalbjahr von 21 Uhr bis 5 Uhr und im Sommerhalbjahr von 22 Uhr bis 4 Uhr am Nachtfahrverbot festzuhalten. Der Bundesrat hat ja jetzt das Nachtfahrverbot am Morgen verlängert bis 5 Uhr, hingegen am Abend verkürzt, indem bis 22 Uhr gefahren werden darf. Nur, diese Verlängerung der Fahrzeiten am Abend, Herr Bundesrat, die nützt dem Transportgewerbe leider nichts, weil die Betriebe in der Regel zwischen 17 Uhr und 18 Uhr schliessen, also kein Lastwagen mehr nach dieser Zeit geladen werden kann und dann eben nicht mehr fährt.

Hingegen führt das Fahrverbot bis morgens um 5 Uhr, besonders im Sommer, zu verschiedenen Problemen. Denken Sie nur einmal an das Berner Seeland mit den vielen Gemüsebauern, die ihre Ernte wegführen lassen wollen. Die Lastwagen müssten am Morgen möglichst früh dort eintreffen und laden, damit sie dann mit dem frischen Obst und frischen Gemüse zu den Ladenöffnungszeiten in den Städten sind und sich die Konsumenten mit den Frischwaren eindecken können. Heute ist das so, dass die Lastwagen zu spät laden, zu spät wegfahren und – das ist das Gravierende – zu den Pendlerzeiten in den Städten ankommen, wodurch die bestehenden Verkehrsprobleme noch vergrössert werden. Im Vernehmlassungsverfahren haben sich die Astag, das ist der Schweizerische Nutzfahrzeugverband, der Arbeitgeberverband, aber auch die Routiers Suisse, der Arbeitnehmerverband, klar für ein ganzjähriges Nachtfahrverbot, welches von 22 Uhr bis morgens um 4 Uhr gelten soll, ausgesprochen – das sind die Leute, die sich tagtäglich auf der Strasse befinden, die die Problematik von Berufs wegen am besten kennen müssen.

Die unterschiedliche Regelung, wie wir sie vorher kannten, war an und für sich nicht schlecht; denn im Winterhalbjahr wird ja kein Frischgemüse geerntet, es wird kein Obst geerntet, so dass die Wegfahrzeit morgens um 5 Uhr an und für sich allgemein akzeptiert wurde.

Die heutige Regelung aber, mit der Wegfahrzeit um 5 Uhr am Morgen, zwingt die Frachtführer, mehr Personal und auch mehr Fahrzeuge einzusetzen. Heute sind also auch wegen des verlängerten Nachtfahrverbotes am Morgen eindeutig mehr Lastwagen unterwegs, damit die Waren termingerecht bei den Empfängern ankommen.

Es gibt noch eine zweite Lösung, sie wird immer häufiger praktiziert: Nachfahrten werden zusätzlich entweder mit Personewagen, mit Combis ausgeführt oder vielmehr mit kleinen Nutzfahrzeugen bis zu 3,5 Tonnen Gesamtgewicht. Sie unterstehen nämlich dem Nachtfahrverbot nicht.

Jetzt kommen wir einfach wieder aufs Thema Umweltschutz: Es ist doch völlig sinnlos, einen Lastwagen, der mehrere Tonnen transportieren kann, wegen einer ungenügenden bundesrätlichen Regelung durch mehrere leichte Nutzfahrzeuge zu ersetzen.

Ich bitte Sie deshalb, meinem Postulat zuzustimmen, welches den Bundesrat einlädt, wieder auf die alte Regelung zurückzukommen und darüber hinaus zu prüfen, ob nicht generell das Nachtfahrverbot für Lastwagen von 22 Uhr bis 4 Uhr morgens Gültigkeit haben könnte.

Bundesrat Koller: Ich kann mich kurz fassen und auf die schriftliche Antwort verweisen. Sie wissen, dass gerade die betroffenen Kreise – also das Transportgewerbe – selber eine einheitliche Lösung für das ganze Jahr verlangt haben. Es war dann schwierig, eine Kompromisslösung zu finden. Diese neue Ordnung mit dem Fahrverbot von 22.00 bis 05.00 Uhr war eine Kompromisslösung. 20 Kantone und ein ganz grosser Teil aller Verbände haben dieser Lösung zugestimmt.

Im übrigen darf ich in Ergänzung zu den schriftlichen Ausführungen des Bundesrates noch darauf verweisen, dass ich am 10. Januar dieses Jahres Weisungen für die Erteilung von Nachtfahrbewilligungen für Frischprodukte erlassen habe. Hier hat sich tatsächlich ein Problem gestellt. Nach der Verordnung kann der Bundesrat hier Ausnahmegewilligungen vorsehen, und wir haben das in Form von Weisungen – gestützt auf Artikel 92 und Artikel 97 der VRV – auch getan. Ich glaube, damit sind die Probleme gelöst, und es würde nun wirklich keinen Sinn machen, kurz nach Einführung dieser einheitlichen Regelung wieder auf das alte System zurückzukommen. Deshalb beantragen wir Ihnen Ablehnung des Postulates.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung des Postulates
Dagegen

23 Stimmen
48 Stimmen

89.597

Postulat Fierz

Fonds für Verkehrssicherheit. Vertretung des VCS

Fonds de sécurité routière. Participation de l'AST

Siehe Jahrgang 1989, Seite 2243 – Voir année 1989, page 2243

Diskussion – Discussion

Präsident: Das Postulat wurde von Herrn Scherrer bekämpft.

Scherrer: Ich habe das Postulat Fierz aus verschiedenen Gründen bekämpft:

Erstens einmal verahre ich mich im Namen der Astag, des ACS, des TCS und der FRS gegen den Vorwurf von Herrn Fierz, dass diese Verbände das Rowdytum unterstützen. Nur

schon diese Disqualifikation anerkannter, positiv arbeitender Verbände verdiente eigentlich, dass man über dieses Postulat gar nicht diskutieren müsste.

Aber es ist nun einmal gestellt, und wir wollen nun wissen, was eigentlich der VCS auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit bisher alles getan hat. Der VCS ist ja bekannt als ein Verband, der das private Motorfahrzeug am liebsten verbieten würde. Der VCS ist aber auch bekannt dafür, dass er bereits mehrere Male illegale Aktionen durchgeführt hat, so z. B. ein Fussgängerballer in Zürich, wo Kinder missbraucht wurden, um den Motorfahrzeugverkehr, den Strassenverkehr zu blockieren und zu behindern, was allein schon schlimm genug ist. Dass aber diese Kinder auch noch durch die Damen und Herren des VCS massiv gefährdet wurden, das steht auf einem anderen Blatt. In Bern wurde eine Aktion mit Strassenblockaden durchgeführt, mit Radfahrern, die stundenlang im Kreisverkehr fuhren und so den Privatverkehr behinderten.

Ein Club, der solches toleriert und unterstützt, hat in einem Fonds für Verkehrssicherheit schlicht und einfach nichts verloren! Ich bitte Sie deshalb, das Postulat Fierz abzulehnen.

Fierz: Vor etwas mehr als zehn Jahren haben einige Leute den VCS gegründet, weil man das Gefühl hatte, dass die bisherigen Interessenverbände des Automobilverkehrs die Interessen der Verkehrssicherheit nicht genügend wahrnehmen. Ich erinnere z. B. an die Vernehmlassung zu «Tempo 50 innerorts», das sich inzwischen als segensreich erwiesen hat. Dort waren FRS, TCS, ACS, Astag und alle dagegen. Es liessen sich auch die Vernehmlassungen zum Gurtenobligatorium, zu «Tempo 100 ausserorts» usw. erwähnen. Deshalb wurde der VCS gegründet. Er wurde zuerst belächelt und in der «Automobil-Revue» und in der «ACS-Zeitung» als nutzlos und zum Untergang verdammt bezeichnet. Inzwischen ist er in etwa gleich gross geworden wie der ACS. Es scheint uns einfach ein Gebot der demokratischen Fairness, dass er jetzt in diesem Gremium, das sich um die Verkehrssicherheit kümmert, auch seine Stimme einbringen darf.

Es hat mich gefreut, dass dieses Postulat von sehr vielen Leuten in diesem Rat mitunterschieden wurde, die an sich das Heu gar nicht auf der gleichen Bühne wie der VCS haben, aber die gesagt haben: Das gehört sich jetzt, das ist ein grosser Verband. Er muss gleich berücksichtigt werden wie der ACS. Entsprechend war auch der Bundesrat bereit, dieses Postulat entgegenzunehmen, und ich bitte Sie doch, den Bekämpfungsantrag von Herrn Scherrer abzulehnen.

M. Friderici: J'aimerais contredire M. Fierz. L'AST, en français l'Association suisse des transports, en allemand VCS, est déjà représentée au Fonds de la sécurité routière. L'ancien président du VCS Zurich est membre du Fonds de la sécurité routière et il ne cache nullement son appartenance à l'Association suisse des transports, cela m'a été confirmé il y a une quinzaine de jours par d'autres membres du Fonds de la sécurité routière. Ce postulat est donc sans objet, l'Association suisse des transports est déjà représentée au Fonds de la sécurité routière.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung des Postulates	31 Stimmen
Dagegen	30 Stimmen

89.628

Interpellation Daepf Motorfahrzeug- Haftpflichtversicherung Assurance RC des véhicules automobiles

Siehe Jahrgang 1990, Seite 1299 – Voir année 1990, page 1299

Präsident: Die Interpellantin hat mir mitgeteilt, dass sie auf eine Diskussion verzichtet. Das Geschäft ist damit erledigt.

89.682

Postulat Wiederkehr Massnahmen gegen unbelehrbare Verkehrssünder Mesures contre les délinquants de la route incorrigibles

Wortlaut des Postulates vom 6. Oktober 1989

Ich ersuche den Bundesrat, eine nationale Konferenz der ausschliesslich mit der Sicherheit und Gesundheit auf der Strasse befassten Stellen der Kantone, der privaten Organisationen und der relevanten Bundesstellen zu initiieren mit dem Ziel,

a. Massnahmen gegen die Minderheit notorischer Gesetzesübertreter im Strassenverkehr zu diskutieren und zu ergreifen, die keiner Gesetzes- oder Verordnungsänderung bedürfen (z. B. Einzug der «Tatwaffe Fahrzeug», fortschrittliche Praxis beim Entzug des Führerausweises usw.);

b. Massnahmen zu diskutieren und anzustreben, die Gesetzes- oder Verordnungsänderungen nötig machen (z. B. Führerschein auf Probe, Bonus- oder «Löchli»-System, obligatorischer Einbau von Restwegschreibern bei Temposündern, usw.).

Texte du postulat du 6 octobre 1989

Je demande au Conseil fédéral de convoquer une conférence nationale réunissant les services cantonaux qui s'occupent exclusivement des mesures de sécurité et de la protection de la santé sur les routes, les organisations privées intéressées par ces questions et les offices fédéraux compétents en la matière, afin

a. d'étudier les mesures à prendre, sans qu'il soit nécessaire de procéder à des révisions de lois ou d'ordonnances, à l'encontre du petit nombre de délinquants de la route notoires (p. ex. confiscation du véhicule, jurisprudence moderne en matière de retrait du permis de conduire, etc.);

b. d'étudier et d'encourager l'application de mesures nécessitant la modification de lois ou d'ordonnances (p. ex. délivrance d'un permis de conduire à l'essai, institution d'un système de bonus ou de permis à points, montage obligatoire d'un enregistreur de fin de parcours sur les véhicules des conducteurs coupables d'excès de vitesse, etc.).

Mitunterzeichner – Cosignataires: Bär, Bäumlins Ursula, Bundi, Danuser, Fankhauser, Fierz, Grendelmeier, Hafner Rudolf, Jaeger, Luder, Maeder, Meier-Glatfelden, Müller-Aargau, Oester, Ott, Rebeaud, Schmid, Stocker, Weder-Basel, Widmer, Zbinden Hans, Züger, Zwyygart (23)

Postulat Fierz Fonds für Verkehrssicherheit. Vertretung des VCS

Postulat Fierz Fonds de sécurité routière. Participation de l'AST

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1991
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	06
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	89.597
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.03.1991 - 14:30
Date	
Data	
Seite	380-381
Page	
Pagina	
Ref. No	20 019 665

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.