

90.499

Interpellation Friderici
Schwerverkehr in der Grenzzone.
Konkurrenzbedingungen.
Harmonisation des conditions
de concurrence

Siehe Jahrgang 1990, Seite 1305 – Voir année 1990, page 1305

Diskussion – Discussion

M. Friderici: Encore une fois, je dois constater que la traduction du titre de mon interpellation n'est pas excellente. En effet, je ne parle pas du tout du trafic des poids lourds dans la zone frontière, mais des fournisseurs de matériaux de construction dans la zone frontalière ce qui, en français, a une tout autre signification.

Monsieur le Conseiller fédéral, la personne qui m'a incité à faire cette interpellation m'a envoyé une lettre, reçue ce matin par courrier postal. Dans cette lettre elle m'informait qu'elle était obligée, en tant que propriétaire de gravières, de mettre la clé sous le paillason, son entreprise n'arrivant plus à tourner. En effet, les fournisseurs de matériaux de construction – il ne s'agit pas de transporteurs – sont confrontés à une concurrence extrêmement vive en zone frontalière, notamment dans la région du Jura et dans toute la région genevoise. Notre collègue, M. Wellauer, se trouve exactement dans la même situation à l'autre bout de la Suisse. Il y a des gravières de l'autre côté de la frontière et lorsque des fournisseurs de matériaux de construction vont charger à l'étranger, ils peuvent livrer dans la zone frontière avec des camions de 40 tonnes. Or, le fournisseur helvétique, celui qui paie des impôts en Suisse, celui qui fournit des places de travail en Suisse, celui-là ne peut charger dans cette même zone frontière (même s'il y reste et qu'il livre dans cette zone) qu'avec des camions de 28 tonnes. Ce que son concurrent étranger fera donc avec trois camions, lui, devra le faire avec cinq, d'où des coûts de production nettement plus élevés.

Dans de telles conditions, Monsieur le Conseiller fédéral, malheureusement, ces entreprises suisses, petit à petit, sont obligées de cesser leurs activités les unes après les autres. Dans la région genevoise, les fournisseurs de matériaux de construction suisses ont acheté des participations dans des gravières à l'étranger, ce qui permet à la zone frontière de l'autre côté de la Suisse de devenir nettement plus florissante. J'aimerais, Monsieur le Conseiller fédéral, que l'on tienne compte de ces conditions spéciales en zones frontalières et que, pour des fournisseurs de matériaux qui restent uniquement en zone frontalière, on harmonise les conditions de concurrence. Je ne demande pas un élargissement général, je demande simplement, lorsqu'on reste dans la zone frontalière, qu'on ait un aménagement des conditions de concurrence.

Bundesrat **Koller:** In der ausführlichen schriftlichen Antwort haben wir die Gründe dargelegt, weshalb wir Ende 1989 diese Gebühr von 20 Franken aufgehoben haben – eine Gebühr, die übrigens als Entgelt für eine Leistung der Verwaltung erhoben wurde und nicht zum Schutz des Gewerbes. Es waren höhere Landesinteressen. Der wichtigste Grund für die Aufhebung der Gebühr war die Abwehr von Retorsionsmassnahmen. Ueberdies war der Bundesrat der Meinung, dass er im Rahmen der Transitverhandlungen – Festhalten an der 28-Tonnen-Limite und am Nachtfahrverbot – diese Geste, die in seiner Kompetenz lag, tatsächlich machen müsse. Wir hoffen, dass wir sie auch im Hinblick auf das Ziel mit Erfolg gemacht haben.

Im übrigen will ich Ihr Anliegen noch einmal überprüfen.

90.533

Postulat Haering Binder
Tempo-30-Zonen
in städtischen Verhältnissen
30 km/h en milieu urbain.
Délimination des zones

Siehe Jahrgang 1990, Seite 1916 – Voir année 1990, page 1916

Diskussion – Discussion

Scherrer: Als ich die Einleitung zu diesem Postulat las, stimmte ich innerlich zu. Als ich dann allerdings auf die einzelnen Punkte gestossen bin, natürlich nicht mehr. Auch ich wäre für eine Revision der Weisung betreffend Zonensignalisation Tempo 30, nur nicht aus den gleichen Gründen wie Frau Haering Binder.

Frau Haering Binder verlangt mit ihrem Postulat, dass die Tempo-30-Zonen, welche heute eine maximale Grösse von 0,7 km² haben dürfen, erweitert werden sollen. Das ist ein weiterer Schritt zur Einführung von Tempo 30 generell innerorts. Aber ich bekämpfe das nicht einfach so, sondern aus guten Gründen.

Kürzlich hat nämlich die BfU eine Stellungnahme abgegeben zu den bisherigen Erfahrungen mit Tempo 30: Die BfU hat festgehalten, dass Tempo 30 die Verkehrsteilnehmer in ein falsches Sicherheitsgefühl versetzt. Man glaubt, es könne nichts mehr passieren; man passt weniger auf, und dann passiert eben mehr. Die BfU hat auch festgestellt, dass Fahrzeugführer, die Tempo 30 einhalten müssen, obwohl es mit den Strassenverhältnissen und den gegebenen Verhältnissen nicht in Einklang zu bringen ist, in ihrer Aufmerksamkeit nachlassen, wodurch die Verkehrssicherheit zusätzlich herabgesetzt wird. Das wäre also der Punkt Sicherheit.

Nun zum Punkt Umwelt: Sie haben sicher Kenntnis vom Empa-Bericht Nr. 125.356, welcher die Verbrauchs- und Abgasunterschiede bei Tempo 30 und Tempo 50 untersucht hat. Ich weiss, die Sozialdemokraten und die Grünen haben diesen Bericht mit Hilfe des deutschen Umweltbundesamtes bereits verrissen.

Bei dieser Gelegenheit stelle ich fest, dass nicht nur in diesem Punkt, sondern auch in bezug auf die Kernkraft immer auswärtige Expertenberichte zitiert werden, um in der Schweiz irgend etwas zu erreichen, obwohl diese Experten im Ausland unsere Verhältnisse nicht kennen und ihre Schlussfolgerungen natürlich nicht auf schweizerische Verhältnisse übertragen werden können.

Die Empa hat in ihrem Bericht festgestellt, dass Tempo 30 gegenüber Tempo 50 zu einer Erhöhung der Verbräuche und damit zu einer Erhöhung der gesamten Luftbelastung führt. Ich lese Ihnen die Schlussfolgerungen der Empa gerne vor:

«Die Ergebnisse zeigen sowohl für Konstantfahrt als auch für Fahrten mit definiertem Dynamikanteil höhere Verbräuche für die Tempo-30-Variante. Dabei sind die Verbrauchsunterschiede bei leichten Fahrzeugen jeweils tendenziell höher als bei schwereren. Eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 innerorts bewirkt demnach bei leichten Motorwagen mit Ottomotor und geregelterm Dreiwegkatalysator, welche technisch in den neunziger Jahren den im Verkehr befindenden Fahrzeugen entsprechen, eine nicht zu übersehende Erhöhung der Verbräuche. Ganz deutlich verbrauchsmindernd dagegen wirken sich Massnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs, das heisst die Reduktion der Dynamikanteile, aus.

Bezüglich der bei allen Fahrmodi ohnehin äusserst tiefen Emissionswerte hat sich kein Hinweis auf eine irgendwie geardete Tendenz einer Abhängigkeit von der zulässigen Innerortshöchstgeschwindigkeit ergeben. Bei einer Population von leichten Motorwagen, wie sie in den neunziger Jahren anzutreffen sein wird, kann somit eine emissionsmindernde Wir-

kung der Massnahme Tempo 30 mit ziemlicher Sicherheit negiert werden.»

Sie erinnern sich: Vor zwei Jahren habe ich hier schon gesagt: Tempo 30 wird die Umweltbelastung erhöhen. Die Empa hat es mittlerweile bestätigt. Dass die Sozialdemokraten und die Grünen das nicht akzeptieren wollen, ist für mich verständlich. Ich bitte Sie trotzdem, das Postulat Haering Binder abzulehnen.

Frau Haering Binder: Vor genau einem Jahr veröffentlichte der Bundesrat in seiner Weisung zur Zonensignalisation die neuen Bestimmungen zu den Tempo-30-Zonen. Wenn ich mit meinem Postulat diese Weisung heute hier zur Diskussion stelle, so will ich damit nur einen einzigen Punkt aufgreifen, nämlich die Frage der Zonengrösse. Mit anderen Worten: Ich will mit meinem Postulat keine Grundsatzdiskussion über Tempo 30 initiieren. Ich konzentriere mich deshalb in meiner Begründung bewusst auf diesen einzigen Punkt, auch wenn Herr Scherrer in seinem Votum Fragen beantwortet hat, die ich in meinem Postulat gar nicht gestellt habe.

Die maximal zugelassene Grösse von Tempo-30-Zonen beträgt laut Weisung für den Normalfall 0,4 km² und in besonderen Verhältnissen 0,7 km². Ziel dieser maximalen Zonenbegrenzung ist es, für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer überschaubare Gebiete abzugrenzen. Eine erkennbare Abgrenzung ist auch sinnvoll, denn sonst würde diese Zonensignalisation als solche gar nicht wahrgenommen.

Für kleinere und mittelgrosse Städte schaffen diese Bestimmungen einen genügend grossen Planungsspielraum. Aber aus Sicht der Grossstadt engen auch diese 0,7 km² zu stark ein. Vor allem unsere Vorstadtquartiere – und sie drängen sich für Tempo-30-Zonen besonders auf – weisen nun einmal grössere Dimensionen auf als diese 0,7 km², auch wenn wir selber manchmal möchten, dass diese Quartiere nicht so sehr ausufern würden.

Mit meinem Postulat will ich die Möglichkeit der Ausnahme für den konkreten Einzelfall schaffen. Ich beantrage also nicht, die maximale Zonengrösse generell zu erhöhen. Denn – wie gesagt – für die meisten örtlichen Situationen reichen 0,4 km² bis 0,7 km² aus, und eine generelle Erweiterung würde in diesen Fällen die Klarheit und Sicherheit der Signalisation reduzieren. Der Bundesrat ist bereit, auf zwei der drei in meinem Postulat skizzierten Punkte einzutreten. Der von mir vorgeschlagenen Möglichkeit der Signalisationswiederholung möchte er hingegen nicht folgen.

Ich kann mich dieser Stellungnahme des Bundesrates anschliessen. Bekämpft wird unser Postulat – wie Sie gehört haben – von der Auto-Partei. Sie haben also zu entscheiden.

Präsident: Die zwei ersten Punkte des Postulats werden von Herrn Scherrer bestritten. Der Bundesrat ist bereit, die beiden Punkte als Postulat entgegenzunehmen.

Ziff. 1, 2 – Ch. 1, 2

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung des Postulates
Dagegen

55 Stimmen
43 Stimmen

Ziff. 3 – Ch. 3

Zurückgezogen – Retiré

90.587

Postulat Pitteloud

Natel und Sicherheit im Strassenverkehr

Natel et sécurité routière

Wortlaut des Postulates vom 20. Juni 1990

Der Bundesrat wird eingeladen, einen Bericht über die bisher gemachten Erfahrungen mit Natel vorzulegen, damit genau festgelegt werden kann, unter welchen Bedingungen der Betrieb von Natel-Geräten, die immer häufiger in Fahrzeugen installiert werden, insbesondere mit den Artikeln 26 Absatz 1 und 31 Absätze 1 und 3 des Strassenverkehrsgesetzes und dem Artikel 3 Absätze 1, 2 und 3 der Verordnung über die Strassenverkehrsregeln (VRV) vereinbar ist. Dazu sollte eine Kommission neutraler und wirtschaftlich unabhängiger Experten gebildet werden, die Informationen sammeln soll, auf die sich Gesetzgeber und Richter wenn nötig stützen können.

Texte du postulat du 20 juin 1990

Le Conseil fédéral est invité à présenter un rapport sur les expériences faites à ce jour qui permettraient de déterminer précisément dans quelles conditions l'usage des appareils Natel, toujours plus nombreux dans les voitures, est admissible et compatible notamment avec les articles 26, alinéa 1, et 31, alinéas 1 et 3 de la LCR et l'article 3, alinéas 1, 2 et 3 de l'OCR. A cette fin, une commission d'experts neutres et indépendants des intérêts économiques devrait être mise sur pied pour collecter des renseignements pouvant servir de référence au besoin au législateur et au juge.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aguet, Ammann, Bär, Bäumlin Ursula, Béguelin, Borel, Braunschweig, Brügger, Bundi, Carobbio, Danuser, Diener, Eggenberger Georges, Euler, Fankhauser, Gardiol, Grendelmeier, Günter, Haering Binder, Hafner Rudolf, Hafner Ursula, Haller, Hubacher, Jaeger, Jeanprêtre, Lanz, Ledergerber, Leuenberger-Solothurn, Leuenberger Moritz, Leutenegger Oberholzer, Longet, Maeder, Matthey, Mauch Ursula, Meier-Glatfelden, Meizoz, Neukomm, Ott, Rebeaud, Rechsteiner, Reimann Fritz, Schmid, Stappung, Stocker, Thür, Uchtenhagen, Ulrich, Vollmer, Weder-Basel, Wiederkehr, Zbinden Hans, Züger, Zwygart (53)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Depuis mai 1988, date de la réponse du Conseil fédéral à mon interpellation sur ce sujet, il s'est avéré que, contrairement à ce que pensait le Conseil fédéral, les usagers de Natel n'observent pas les instructions d'utilisation établies par les PTT. Ceux-ci font observer qu'en vertu des prescriptions sur la circulation routière il convient de ne pas établir de liaisons téléphoniques pendant que le véhicule roule. De même, il conviendrait d'éviter de répondre à des appels ou d'avoir une conversation prolongée.

Il suffit de rouler quelques minutes en ville ou sur des autoroutes ou routes principales pour constater que de nombreux automobilistes conduisent d'une main et ont des conversations souvent de longue durée. La publicité pour le Natel présentait d'ailleurs un conducteur avec une main sur le volant, l'autre tenant le combiné à l'oreille sur un fond de paysage brouillé par la vitesse! Les autorités de police qui ont, par exemple, l'expérience des radios de police, constatent que lors d'appels radio leur attention est quelque peu accaparée même si c'est en général le passager qui répond.

Or, si une communication de service brève n'implique pas plus de risque qu'une manipulation de radio-cassette par exemple, il n'en est pas de même de conversations professionnelles exigeant de la concentration et qui peuvent amener à perdre l'attention nécessaire à la circulation.

Postulat Haering Binder Tempo-30-Zonen in städtischen Verhältnissen

Postulat Haering 30 km/h en milieu urbain. Délimitation des zones

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	90.533
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.03.1991 - 14:30
Date	
Data	
Seite	386-387
Page	
Pagina	
Ref. No	20 019 673

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.