

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, Bäumlins 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. Celles-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.

Ce problème pourrait être atténué par la pose de microphones fixes ou par des prescriptions plus détaillées quant au bon usage du Natel.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 29. August 1990

Rapport écrit du Conseil fédéral du 29 août 1990

Dans sa réponse à l'interpellation que l'auteur du postulat avait déposée, le 9 mars 1988, sur le thème «Téléphone dans les voitures et sécurité» (88.351), le Conseil fédéral a déjà développé, de manière détaillée, son point de vue concernant l'usage des radios-téléphones et les questions qui en découlent. Il est toujours d'avis qu'il ne serait pas indiqué d'édicter des prescriptions détaillées sur l'utilisation des radios-téléphones, ne serait-ce qu'en raison des différences qui existent entre les modèles d'appareils quant à leur mode d'utilisation. Au demeurant, les règles générales du droit de la circulation routière régissant les devoirs de la prudence sont tout à fait suffisantes (art. 31, al. 1 et 3, de la loi sur la circulation routière, RS 741.01; art. 3, 1er al., de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière, RS 741.11). En outre, une enquête récente effectuée auprès des cantons d'une certaine importance a révélé qu'aucun accident imputable à une utilisation incorrecte du radio-téléphone n'était à déplorer, bien que plus de 100 000 appareils de ce genre soient maintenant en service. C'est pourquoi, même au vu de la situation actuelle dans ce domaine, il s'avère inutile de mettre sur pied une commission d'experts neutres.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral propose de rejeter le postulat.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung des Postulates
Dagegen

38 Stimmen
47 Stimmen

90.599

Postulat Scherrer

Emissionsgrenzwerte für leichte Motorwagen

Emissions de gaz d'échappement des voitures automobiles légères

Wortlaut des Postulates vom 21. Juni 1990

Der Bundesrat wird eingeladen, die in der «Verordnung über die Abgasemissionen leichter Motorwagen» (FAV 1) vom 22. Oktober 1986 für den 1. Oktober 1990 vorgesehene Verschärfung der Abgasemissionen leichter Motorwagen der Gruppe II mit Selbstzündungsmotoren aufzuschieben, bis der Stand der Technik die Einhaltung des Partikelgrenzwertes von 0,162 g/km in Verbindung mit dem NO_x-Grenzwert von 1,1 g/km ermöglicht.

Texte du postulat du 21 juin 1990

Le Conseil fédéral est prié d'ajourner le renforcement des dispositions concernant les émissions de gaz d'échappement des voitures automobiles légères du groupe II équipées d'un moteur à allumage par compression – renforcement prévu pour le 1er octobre 1990 dans l'ordonnance du 22 octobre 1986 sur les émissions de gaz d'échappement des voitures automobiles légères (OE 1) – jusqu'à ce que les progrès techniques permettent de respecter à la fois la valeur limite fixée pour les particules (0,162 g/km) et celle fixée pour les oxydes d'azote (1,1 g/km).

Mitunterzeicher – Cosignataires: Dreher, Friderici

(2)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

«Aufschub der in der FAV 1 für den 1. Oktober 1990 vorgesehenen Emissionsgrenzwerte für leichte Motorwagen der Gruppe II mit Selbstzündungsmotoren»

Der Stand der Motorentechnik ist so weit fortgeschritten, dass die am 1. Oktober 1988 in Kraft gesetzten Emissionsgrenzwerte von allen leichten Motorwagen der Gruppe II eingehalten werden.

Auf den 1. Oktober 1990 ist nun in bezug auf die Stickoxide (NO_x) und die Partikel (bei Selbstzündungsmotoren) eine weitere Verschärfung vorgesehen.

Die Partikelvorschrift von 0,162 g/km kann aber in Verbindung mit dem NO_x-Grenzwert von 1,1 g/km zum heutigen Zeitpunkt von praktisch keinem Hersteller erreicht werden.

Dieser Umstand wird dazu führen, dass ab 1. Oktober 1990 praktisch keine leichten Nutzfahrzeuge der Gruppe II mit Dieselmotoren mehr in die Schweiz eingeführt werden können. Als einzige Alternative bieten sich Nutzfahrzeuge mit Benzinmotoren an, welche keinem Partikelgrenzwert unterliegen.

Benzinmotoren verbrauchen aber 30 bis 40 Prozent mehr Treibstoff als Dieselmotoren, wodurch sich ein Zielkonflikt ergibt: Sowohl die Abgasemissionen als auch der Treibstoffverbrauch und damit der CO₂-Ausstoss sollen so tief wie möglich gehalten werden. Die ab 1. Oktober 1990 vorgesehenen Grenzwerte schliessen aber das eine oder andere aus.

Wird die vorgesehene Verschärfung der Partikelemissionen in Verbindung mit der Senkung der NO_x-Emissionen in die Praxis umgesetzt, wird dies dazu führen, dass leichte Nutzfahrzeuge mit Dieselmotoren (Importzahl 1989: 11 000) durch solche mit Benzinmotoren ersetzt werden. In bezug auf die Reduktion des Energieverbrauchs und des CO₂-Ausstosses wirkt sich dies kontraproduktiv aus.

Die FAV 1 wurde zu einem Zeitpunkt in Kraft gesetzt, als die Reduktion der toxischen Abgase klar erste Priorität hatte. Heute aber tritt die Reduktion des CO₂, welche nur mit einer Verminderung des Treibstoffverbrauchs erreicht wird, zunehmend in den Vordergrund. Aus diesem Grund ist alles zu unterlassen, was den Gesamttreibstoffverbrauch und damit den Ausstoss von CO₂ erhöht.

Ein Aufschub der für den 1. Oktober 1990 vorgesehenen Reduktion der NO_x- und Partikelgrenzwerte für leichte Motorwagen mit Selbstzündungsmotoren hätte auf den Gesamtabgasausstoss aller Motorfahrzeuge praktisch keinen Einfluss. Die Verschärfung der Grenzwerte würde hingegen zu einem spürbaren Ansteigen des Gesamttreibstoffverbrauchs und parallel dazu des CO₂-Ausstosses führen.

Der Bundesrat wird deshalb eingeladen, die Priorität zugunsten eines möglichst tiefen Treibstoffverbrauchs zu setzen und die für den 1. Oktober 1990 vorgesehene Verschärfung der Emissionsgrenzwerte für leichte Motorwagen der Gruppe II mit Dieselmotoren aufzuschieben.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 14. November 1990

Rapport écrit du Conseil fédéral

du 14 novembre 1990

Der Bundesrat hat die Uebergangsbestimmungen der Verordnung über die Abgasemissionen leichter Motorwagen vom 22. Oktober 1986 (FAV 1) am 12. September 1990 geändert. Mit dieser Aenderung wird die Uebergangsfrist für die Einführung des für den 1. Oktober 1990 vorgesehenen Partikelgrenzwertes von 0,162 g/km, der den Fahrzeugherstellern am meisten Schwierigkeiten bereitet, um zwei Jahre erstreckt. An der Verschärfung des Stickoxid-Grenzwerts auf den 1. Oktober 1990 wird dagegen festgehalten.

Der Bundesrat hat somit dem Anliegen des Postulanten entsprochen, zumindest soweit dies möglich ist, ohne die Ziele des Luftreinhalte-Konzepts zu beeinträchtigen.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, das Postulat abzuschreiben.

Postulat Pitteloud Natel und Sicherheit im Strassenverkehr

Postulat Pitteloud Natel et sécurité routière

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	90.587
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.03.1991 - 14:30
Date	
Data	
Seite	387-388
Page	
Pagina	
Ref. No	20 019 674

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.