

2. Ist der Bundesrat bereit, die nötigen Schritte einzuleiten, damit in der Schweiz wieder Rundstreckenrennen für Motorfahrzeuge durchgeführt werden können?

Antwort des Bundesrates vom 11. Mai 1994

Nach Artikel 52 Absatz 1 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG, SR 741.01) sind öffentliche Rundstreckenrennen mit Motorfahrzeugen verboten. Der Bundesrat kann einzelne Ausnahmen gestatten oder das Verbot auf andere Arten von Motorfahrzeugrennen ausdehnen; er berücksichtigt bei seinem Entscheid vor allem die Erfordernisse der Verkehrssicherheit und der Verkehrserziehung. Das Rundstreckenrennverbot wurde – als Folge des Unglücks in Le Mans im Jahre 1955 – anlässlich der Schaffung des SVG vom Parlament selbst in das Gesetz eingefügt, nicht auf Antrag des Bundesrates. Dem Gesetzgeber ging es vor allem darum, Hochgeschwindigkeitsrennen unter das Verbot zu stellen. Mit der Kompetenzdelegation an den Bundesrat, einzelne Ausnahmen vom grundsätzlichen Rundstreckenrennverbot generell zu bewilligen, gab er dieser Absicht Ausdruck. Der Bundesrat hat davon Gebrauch gemacht und weniger gefährliche Rennen (z. B. Kart- und Moto-Cross-Rennen) vom Verbot ausgenommen (Art. 94 Abs. 3 der Verkehrsregelnverordnung, SR 741.11). Dagegen hat er alle Gesuche um Bewilligung von eigentlichen Hochgeschwindigkeitsrennen abgelehnt, letztmals 1984 ein solches des ACS für ein Formel-1-Rennen in Sitten.

Es ist ungewiss, ob überhaupt und allenfalls wie viele Arbeitsplätze in Gewerbe und Tourismus infolge einer Aufhebung des Rundstreckenrennverbotes im SVG gewonnen werden könnten, zumal die Kantone auch aufgrund kantonalen Rechts (z. B. aufgrund einer kantonalen Lärmverordnung) die Durchführung von solchen Veranstaltungen verhindern könnten. Sicher ist jedoch, dass die Aufhebung des Verbotes nicht zu vereinbaren wäre mit der vom Bundesrat seit Jahren verfolgten Politik hinsichtlich Verkehrssicherheit und Verkehrserziehung, Umweltschutz und Energiesparen. Daher sieht der Bundesrat keine Veranlassung, auf die Aufhebung des Verbotes hinzuwirken.

94.1026

Einfache Anfrage Tschopp
Autobahnvignette.
Autobahnzoll in Bardonnex
Question ordinaire Tschopp
Vignette autoroutière.
Douane de Bardonnex

Texte de la question ordinaire du 15 mars 1994

Compte tenu de la tendance de notre pays à se singulariser de plus en plus vis-à-vis de ses voisins immédiats, le Conseil fédéral ne pourrait-il pas chercher, pour la douane autoroutière de Bardonnex, une solution moins cavalière et chicaneuse, dans un esprit de bon voisinage, pour les détenteurs de véhicules qui n'entendent pas acheter la vignette autoroutière?

Réponse du Conseil fédéral du 11 mai 1994

Il existe actuellement trois bureaux de douane autoroutiers où l'entrée sur l'autoroute avec des véhicules assujettis à la vignette n'est permise que s'ils sont munis de vignettes valables. Ce sont Bâle/Weil-autoroute et Chiasso-Brogeda-Autostrada depuis l'introduction de la redevance et Bardonnex/Genève depuis l'ouverture du dernier tronçon de la N 1a en juin 1993. Le Conseil fédéral s'est toujours déclaré convaincu que seule une exécution cohérente, aussi en région frontalière, est conforme aux dispositions constitutionnelles. Si l'assujettissement à la redevance n'était plus appliqué à la fron-

tière, les contrôles devraient être intégralement transférés à l'intérieur du pays, où les infrastructures indispensables (p. ex. points de vente) n'existent pas.

Les conductrices et conducteurs dont les véhicules ne sont pas munis d'une vignette valable et qui ne souhaitent pas en acquérir une sont invités à retourner à la sortie d'autoroute précédente et à entrer en Suisse par un bureau de douane situé sur une route ordinaire. Aux bureaux de douane autoroutiers de Chiasso et de Bardonnex, il faudrait réaliser des constructions techniques onéreuses pour pouvoir diriger les véhicules directement de la plate-forme douanière sur le réseau routier non passible de la redevance. L'installation douanière commune de Bâle/Weil-autoroute est située entièrement sur territoire allemand; elle n'est reliée à la Suisse que par l'autoroute. La redevance pour l'utilisation des routes nationales est forfaitaire; elle est indépendante de la longueur du tronçon d'autoroute emprunté et de la durée d'utilisation. Le montant de 30 francs (40 francs à partir de 1995) est du reste minime comparé aux redevances perçues dans les pays voisins, même pour des trajets relativement courts, si l'on considère que la vignette est valable jusqu'à la fin janvier de l'année suivante. Si, malgré tout, un conducteur ne veut pas acquérir de vignette, on peut estimer comme parfaitement concevable qu'il fasse demi-tour jusqu'à la sortie d'autoroute précédente. Le Conseil fédéral considère ce mode de faire comme approprié et raisonnable.

La réglementation exceptionnelle demandée pour Bardonnex par M. Tschopp pour l'achat de la vignette entraînerait immanquablement des demandes corollaires pour Bâle et Chiasso. L'assujettissement à la vignette étant clairement signalé auprès de ces deux bureaux de douane, la réglementation souhaitée par le souverain y est appliquée sans grande difficulté. Après une phase de rodage, il devrait également en être ainsi à Bardonnex.

94.1046

Einfache Anfrage Bodenmann
Verbindung N 9–Val d'Illiez
Question ordinaire Bodenmann
Raccordement N 9–Val d'Illiez

Wortlaut der Einfachen Anfrage vom 18. März 1994

Das Val d'Illiez soll mittels einer neuen Strasse an die Autobahn angebunden werden. Verschiedene Anschlusskonzepte sind denkbar. Warum basiert die UVP nicht auf dem Vergleich dieser verschiedenen Varianten?

Antwort des Bundesrates vom 11. Mai 1994

Bei der angesprochenen Strassenverbindung handelt es sich um eine Kantonsstrasse. Planung, Projektierung und Bau erfolgen demnach in erster Linie nach kantonalem Recht, wobei selbstverständlich das anwendbare Bundesrecht ebenfalls berücksichtigt werden muss. Da es sich um eine subventionsberechtigte Hauptstrasse handelt, wird das zuständige Amt zu gegebener Zeit über die Beitragsleistung des Bundes zu befinden haben.

Das Studium von Varianten ist bei Strassenprojekten ein ganz normaler Planungsvorgang. Darin werden nicht bloss bau- und verkehrstechnische Aspekte einbezogen, sondern auch die Raum- und Umwelteinwirkungen grob beurteilt. Zudem ist das Mitspracherecht der betroffenen Gemeinden zu wahren. Das alles ist hier geschehen. Eine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung mit Anhörung der interessierten Amtsstellen ist jedoch nur für die einmal gewählte Lösung rechtlich notwendig. Es wäre denn auch unsinnig, sämtliche denkbaren Varianten auf UVP-Reife aufzuarbeiten und miteinander zu vergleichen, weil der damit verbundene Zeit- und Geldaufwand in keinem Verhältnis zum möglichen Nutzen stünde.

Einfache Anfrage Bodenmann Verbindung N 9-Val d'Illiez

Question ordinaire Bodenmann Raccordement N 9-Val d'Illiez

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	Z
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	94.1046
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.06.1994 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1258-1258
Page	
Pagina	
Ref. No	20 024 255

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.