

Portmann, Reichling, Reimann Maximilian, Revaclier, Rohrbasser, Ruckstuhl, Ruf, Rutishauser, Rüttimann, Rychen, Savary-Fribourg, Savary-Vaud, Scheidegger, Scherrer, Schmidhalter, Schnider, Schüle, Schwab, Seiler Hanspeter, Seiler Rolf, Spälti, Steffen, Steinegger, Stucky, Theubet, Tschuppert, Wanner, Weber-Schwyz, Wellauer, Widmer, Widrig, Wyss Paul, Wyss William, Zbinden Paul, Zölch, Zwingli, (115)

Für den Antrag der Minderheit (Folge geben) stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition de la minorité (donner suite):

Aguet, Antille, Baerlocher, Bär, Bäumlín, Béguelin, Bircher Silvio, Bodenmann, Brügger, Bundi, Carobbio, Dormann, Eggenberger Georges, Euler, Fankhauser, Fierz, Grendelmeier, Günter, Haering Binder, Hafner Rudolf, Hafner Ursula, Haller, Herczog, Hubacher, Jeanprêtre, Lanz, Ledergerber, Leemann, Leuenberger-Solothurn, Leuenberger Moritz, Leutenegger Oberholzer, Longet, Matthey, Mauch Ursula, Meier Fritz, Meier-Glatfelden, Meizoz, Neukomm, Pitteloud, Rebeaud, Rechsteiner, Reimann Fritz, Ruffy, Schmid, Spielmann, Stamm, Stappung, Thür, Uchtenhagen, Ulrich, Vollmer, Weder-Basel, Zbinden Hans, Ziegler, Züger, Zwygart (56)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Caccia, Dünki, Eggenberg-Thun, Salvioni (4)

Abwesend sind die folgenden Ratsmitglieder – Sont absents:

Allenspach, Ammann, Aubry, Blatter, Borel, Cevey, Danuser, Diener, Früh, Gardiol, Jaeger, Kuhn, Maitre, Martin, Meyer Theo, Nebiker, Pidoux, Pini, Sager, Segmüller, Spoerry, Stocker, Wiederkehr (23)

Herr Reich ist verstorben – M. Reich est décédé

Präsident Bremi stimmt nicht

M. Bremi, président, ne vote pas

Petition 91.2003

Pétition 91.2003

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit

(keine Folge geben)

98 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit

(Folge geben)

43 Stimmen

89.407

Postulat Scherrer

Lockerung des Nachtfahrverbots für Lastwagen

Interdiction pour les camions de rouler la nuit. Assouplissement

Wortlaut des Postulates vom 16. März 1989

Der Bundesrat wird eingeladen zu prüfen, ob die kürzlich erlassene Neuregelung betreffend des Nachtfahrverbots rückgängig gemacht, d. h. die Zeiten für das Nachtfahrverbot folgendermassen festgelegt werden können:

– Sommer: 22.00 bis 04.00 Uhr;

– Winter: 21.00 bis 05.00 Uhr.

Gleichzeitig wäre zu prüfen, ob das Nachtfahrverbot ganzjährig von 22.00 bis 04.00 Uhr festgelegt werden kann.

Texte du postulat du 16 mars 1989

Le Conseil fédéral est invité à examiner s'il serait possible de revenir sur l'interdiction faite récemment aux poids lourds de circuler la nuit et de l'assouplir en la fixant comme il suit:

– été: 22.00 à 04.00 heures;

– hiver: 21.00 à 05.00 heures.

Il faudrait, par la même occasion, examiner si l'on pourrait fixer l'interdiction de circuler la nuit de 22.00 à 04.00 heures toute l'année.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aliesch, Allenspach, Blocher, Bonny, Bühler, Cincera, Daepf, Eisenring, Fäh, Fischer-Seengen, Frey Walter, Friderici, Graf, Gros, Hari, Hess Otto, Houmard, Jeanneret, Kühne, Loeb, Luder, Massy, Mühlemann, Nabholz, Neuenschwander, Reimann Maximilian, Rutishauser, Rüttimann, Rychen, Seiler Hanspeter, Spälti, Stucky, Wellauer, Wyss William, Zölch (35)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

1. Die EG verlangt von der Schweiz eine Abschaffung oder zumindest eine Lockerung des Nachtfahrverbots. Eine völlige Abschaffung dürfte aus politischen Gründen nicht möglich sein, hingegen wird nicht verstanden, dass die Schweiz das Nachtfahrverbot verlängert.

2. Ein generelles Nachtfahrverbot besteht nur in der Schweiz. An den Schweizer Grenzen stehen jeden Werktag Hunderte von Lastwagen (Schweizer und Ausländer), die einreisen oder im Transit durchfahren wollen. Mit der neuen Regelung wird die Wartezeit an der Grenze um eine Stunde verlängert, was zu noch grösseren Staus an den Zollämtern führt.

3. Für den Warenverteilerverkehr bringt die neue Regelung zusätzliche Schwierigkeiten: Da die Lastwagen eine Stunde später wegfahren können, fällt die Anlieferung in den Städten in den meisten Fällen mit dem Berufspendlerverkehr zusammen. Dieser Umstand verschärft die bestehenden Verkehrsprobleme.

4. Die Nutzfahrzeughalter der Lebensmittelbranche (Migros, Denner, Coop, Usego usw.) sind mindestens im Sommer darauf angewiesen, um 04.00 Uhr bei den Verteilzentren wegfahren zu können, damit die Detailgeschäfte vor der Ladenöffnung mit den Frischwaren beliefert werden können.

5. In der Ständigen Strassenverkehrskommission wurde am 3. Juni 1988 dem Antrag der Astag (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband) zugestimmt, die ganzjährige Vereinheitlichung mit der Nachtfahrverbotszeit 22.00 bis 04.00 Uhr einzuführen.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 10. Mai 1989

Rapport écrit du Conseil fédéral

du 10 mai 1989

Die bisherige Regelung des Nachtfahrverbots zwang das Transportgewerbe und den Lebensmittelhandel, sich jeweils am 1. April und am 1. November auf geänderte Verbotszeiten umzustellen. Deshalb wurden von diesen Kreisen schon lange ganzjährig einheitliche Fahrverbotszeiten gewünscht. Dieser Grundsatz war denn auch im Vernehmlassungsverfahren zur Revision des Nachtfahrverbots unbestritten. Erwartungsgemäss bestanden jedoch unterschiedliche Ansichten bezüglich der konkreten Zeitbegrenzung. Verschiedene Verbände (vor allem Umweltschutzorganisationen) haben sich für ein Nachtfahrverbot von 21.00 bis 05.00 Uhr ausgesprochen. Zwanzig Kantone und mehr als die Hälfte der Verbände befürworteten eine Fahrverbotszeit von 22.00 bis 05.00 Uhr. Unter Abwägung der verschiedenen Interessen – Schutz der Berufschaffere, Wahrung der Nachtruhe der Bevölkerung, Versorgung des Marktes – hat sich der Bundesrat zu dieser Lösung entschlossen, die auch bei den Gesprächen des Bundesamtes für Polizeiwesen mit verschiedenen Verbänden des Transportgewerbes im Jahre 1984 positiv beurteilt wurde.

Zu den 5 Punkten der Begründung kann wie folgt Stellung genommen werden.

1. Die neue, ganzjährig einheitliche Nachtfahrverbots-Regelung bringt im Sommerhalbjahr eine Verlängerung, im Winterhalbjahr dagegen eine Verkürzung der täglichen Fahrverbotszeit um eine Stunde. Bezüglich Zeitdauer ist diese Regelung insgesamt also ausgeglichen.

2. Ein generelles Nachtfahrverbot besteht tatsächlich nur in der Schweiz – dies allerdings schon seit mehr als 50 Jahren. Es trifft zwar zu, dass mit der Neuregelung im Sommerhalbjahr

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, Umweltschutkreisen 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: Nachtfahrten werden zusätzlich entweder mit Personenwagen, 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 verwahre 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

Postulat Scherrer Lockerung des Nachtfahrverbots für Lastwagen

Postulat Scherrer Interdiction pour les camions de rouler la nuit. Assouplissement

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	89.407
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.03.1991 - 14:30
Date	
Data	
Seite	379-380
Page	
Pagina	
Ref. No	20 019 664

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.