

84.225

## Parlamentarische Initiative (Herczog) Tempo 80/100

### Initiative parlementaire (Herczog) Limitation de vitesse 80/100

#### Wortlaut der Initiative vom 18. September 1984

Gemäss Artikel 21septies des Geschäftsverkehrsgesetzes reiche ich folgende Initiative in der Form des ausgearbeiteten Entwurfes ein:

Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert:

#### Art. 37bis Abs. 3 (neu)

a. Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für leichte Motorwagen und Motorräder beträgt auf Strassen ausserorts 80 km/h, auf Autobahnen 100 km/h.

b. Zur Hebung der Verkehrssicherheit kann auf besonders gefährlichen Abschnitten eine tiefere Höchstgeschwindigkeit angesetzt werden.

#### Texte de l'initiative du 18 septembre 1984

Conformément à l'article 21septies de la loi sur les rapports entre les conseils, je dépose l'initiative suivante sous la forme d'un projet rédigé de toutes pièces:

#### Art. 37bis al. 3 (nouveau)

a. La vitesse maximale pour les voitures automobiles légères et les motocycles est fixée à 80 km/h sur les routes situées hors des localités et à 100 km/h sur les autoroutes.

b. Sur certains tronçons de route particulièrement dangereux, la vitesse maximale peut être abaissée afin d'accroître la sécurité routière.

Herr **Aregger** unterbreitet im Namen der Verkehrskommission den folgenden schriftlichen Bericht:

#### 1. Inhalt der Initiative

Siehe oben.

#### 2. Ergebnis der Vorprüfung

Die Kommission hat am 30. Oktober 1985 den Initianten angehört und das Geschäft behandelt. Sie hatte sich nicht zur Frage Tempo 100 oder 120 auf Autobahnen zu äussern, sondern zur Frage, ob Tempolimiten in der Bundesverfassung festgelegt werden sollten. Dabei kam sie zu folgenden Feststellungen:

2.1. Stand der Arbeit der Bundesversammlung und der Verwaltung zum gleichen Gegenstand

Die Bundesversammlung hat am 20. März 1975 Artikel 32 des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr vom 19. Dezember 1958 wie folgt geändert:

#### Abs. 2

«Der Bundesrat beschränkt die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen.»

1958 war im Gesetz die Höchstgeschwindigkeit innerorts auf 60 km/h festgelegt worden. Der Bundesrat konnte vor der Revision von 1974/75 Geschwindigkeitslimiten für die andern Strassen erlassen, musste es aber nicht. Bei der Revision lagen im Parlament Anträge vor, mit welchen die Höchstgeschwindigkeiten für Autobahnen, Strassen ausserorts und innerorts im Gesetz festgelegt worden wären. National- und Ständerat haben diese Anträge abgelehnt in der Auffassung, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht auf Stufe Gesetz erlassen werden sollten.

Die Verkehrskommission ist der Ansicht, dass der Bundesrat den Auftrag, die Geschwindigkeit auf allen Strassen zu begrenzen, im Sinne des Gesetzgebers erfüllt hat. Es wäre unverhältnismässig, die Höchstgeschwindigkeiten neu in der Bundesverfassung festzulegen, wie dies der Initiant beantragt. Eine Festlegung in der Verfassung macht es schwierig, je nach Situation flexibel zu handeln, wie dies in den letzten Jahren nötig war. Um die Luftverschmutzung

rasch reduzieren zu können, ist eine Verfassungsrevision nicht das geeignete Mittel.

Die Bundesversammlung hat mit einem Postulat beider Räte am 5. März 1985 den Bundesrat aufgefordert, Tempo 100 auf Autobahnen einzuführen. Zudem ist im Nationalrat eine Motion hängig, mit der die Festlegung der Höchstgeschwindigkeiten im Gesetz verlangt wird.

2.2. Aufwand und Zeitplan der parlamentarischen Arbeit  
Bei der vorliegenden Initiative wäre der Aufwand des Parlaments relativ bescheiden. Hingegen müsste ein Vernehmlassungsverfahren bei Kantonen, Parteien und Verbänden durchgeführt werden, weil es sich um eine Verfassungsänderung handelt, auch wenn der Bundesrat zur Frage Tempo 80/100 schon eine Vernehmlassung durchgeführt hat. Zudem müsste über die neue Regelung von Volk und Ständen abgestimmt werden, was ebenfalls aufwendig ist. Bis zur Volksabstimmung würde sehr viel Zeit (mindestens 2 bis 3 Jahre) vergehen.

#### 2.3. Verhältnis zur Initiative Pro Tempo 130/100

Am 15. Januar 1985 wurde eine Volksinitiative eingereicht, mit der die Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h auf Autobahnen und 100 km/h ausserorts festgelegt werden soll. Diese Limiten würden in der Bundesverfassung festgelegt, weil sonst die Volksinitiative nicht möglich wäre. Sobald diese Volksinitiative im Parlament beraten wird, kann die parlamentarische Einzelinitiative als Antrag für einen Gegenvorschlag eingereicht werden.

#### Begründung des Initianten

1. Der kürzliche Beschluss des Bundesrates für Tempo 80/120 ist derart unbefriedigend, dass in dieser Frage nun das Parlament eine Diskussions- und Entscheidungsmöglichkeit erhalten muss.

2. Da neben anderen Schadstoffen die Stickoxide der Autoabgase Hauptverursacher des Waldsterbens sind, besteht somit zwischen verschmutzter Luft und dem Zerstörungsprozess in unseren Wäldern ein direkter Zusammenhang; massgebende Temporeduktionen führen auch eindeutig zu einem Rückgang der Stickoxidemissionen.

Untersuchungen des Bundesamtes für Umweltschutz gehen davon aus, dass bei Tempo 80/100 die Stickoxidemissionen total um 9 Prozent vermindert werden können (auf Autobahnen um 12 Prozent, auf Strassen ausserorts um 11,4 Prozent); Studien in der Bundesrepublik Deutschland (Umweltschutzamt der BRD, Technische Universität Berlin, Rheinisch-Westfälischer Technischer Ueberwachungs-Verein) kommen auf Stickoxid-Reduktionen von 10 bis 21 Prozent. Schweizerische Messungen belegen zudem, dass auch der Ausstoss von Kohlenwasserstoffen und Kohlenmonoxid verringert werden kann.

3. Für die Verringerung des Schadstoffausstosses ist nicht die heutige mittlere Fahrgeschwindigkeit, sondern das Ausmass der Geschwindigkeitsverminderung ausschlaggebend.

4. Tempo 80/100 führt zu einer generellen Verlangsamung des schnellen Verkehrsanteils; es finden weniger Ueberholmanöver statt, d. h. weniger Beschleunigungen, die zusammen mit den hohen Geschwindigkeiten viel Treibstoff verbrauchen.

#### Antrag der Kommission

Die Verkehrskommission beantragt mit 14 zu 4 Stimmen, der Initiative keine Folge zu geben.

#### Antrag Günter

1. Der Initiative sei Folge zu geben.

2. Die Kommission sei für die Erarbeitung der Vorlage zu beauftragen, die Variante ebenfalls vorzusehen, dass der Bundesrat für leichte Motorwagen und Motorräder, welche die strengeren Schweizer Abgasnormen, wie sie ab Herbst 1987 gelten, erfüllen, auf Autobahnen höhere Geschwindigkeitslimiten festlegen kann.

#### Proposition de la commission

La Commission des transports et du trafic propose par 14 voix contre 4, de ne pas donner suite à cette initiative.

**Proposition Günter**

1. Donner suite à l'initiative.

2. Inviter la commission chargée d'élaborer le projet à prévoir également la variante autorisant le Conseil fédéral à fixer sur les autoroutes des limites de vitesse plus élevées pour les voitures et les motocycles qui, en matière de gaz d'échappement, répondent aux nouvelles normes suisses, plus sévères, qui entreront en vigueur en automne 1987.

**Herczog:** Ich habe im Jahre 1984 eine parlamentarische Initiative eingereicht, mit der ich in der Bundesverfassung verankern möchte, dass die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für leichte Motorwagen und Motorräder auf Strassen ausserorts auf 80 km pro Stunde und auf Autobahnen auf 100 km pro Stunde beschränkt werden soll. Noch eine Ergänzung: Zur Hebung der Verkehrssicherheit kann auf besonders gefährlichen Abschnitten eine tiefere Höchstgeschwindigkeit angesetzt werden.

Nun zur Begründung drei Punkte:

1. Der damalige Entscheid des Bundesrates – hier muss ich Frau Kopp herausnehmen, weil sie an diesem Entscheid ja damals nicht beteiligt war – ist meiner Meinung nach der dümmste Entscheid, den, seit ich in Bern bin, der Bundesrat gefällt hat. Mit diesem Kompromiss von 120 und 80 war niemand einverstanden. Der Bundesrat wollte es damals – in einer Zeitgeiststimmung, die auch heute noch nachwirkt – allen und jedem recht machen; aber er konnte auf diese Weise niemanden zufriedenstellen.

Das ist eine politische Vernehmlassungsmentalität, die an die Tagsatzung der alten Eidgenossenschaft erinnert, indem heute wenige Leute in der Verwaltung von Kantonen und Interessenverbände mehr Einfluss nehmen auf die eidgenössische Politik, als zum Beispiel Initiative oder Referendum. Zu dieser Situation sollte sich das Parlament äussern, obwohl man selbstkritisch sagen muss, dass das Parlament hier in seiner Mehrheit nicht wesentlich anders entscheidet als der Bundesrat, höchstens mit dem Unterschied, dass der Bundesrat meistens in Kenntnis der Dinge und das Parlament eher in Unkenntnis der Dinge entscheidet.

2. Schadstoffreduktion. Ich möchte hier nicht die ganze «Walddebatte» wieder heraufbeschwören, sondern nur ein paar Tatsachen nochmals feststellen. Die gegenwärtige Luftverschmutzung und das Waldsterben haben einen direkten und unmittelbaren Zusammenhang. Der Bundesrat, namentlich Herr Bundesrat Egli, hat klar darauf hingewiesen, dass eine dramatische Situation existiert und dass deswegen auch notfallmässige Sofortmassnahmen zu ergreifen sind.

Was heisst Luftverschmutzung? Die Stickoxide in der Luftverschmutzung durch die Autoabgase sind die Hauptverursacher des Waldsterbens, das ist bekannt und nachgewiesen. Es ist nun aber klar, dass, wenn der Wald stirbt, der Mensch auch in der Lunge, den Atemwegen erkranken kann. Dies wurde bereits in der Diskussion 1984 von Aerzten in der Schweizer Aerzteinformation nachgewiesen, und gegenüber dem Bundesrat wurde betont, dass diese Erkrankungen der Atemwege unter anderem zu sehr schlimmen Schäden führen werden. Unzweideutige Untersuchungen in unserem Land beweisen, dass bei Tempo 80/100 diese Stickoxidimmission verringert werden kann. Das Bundesamt für Umweltschutz war sogar noch ziemlich vorsichtig mit der Annahme von etwa 9 Prozent im Durchschnitt; auf Autobahnen wären es etwa 12 Prozent. Wir haben Untersuchungen angeschaut aus der Bundesrepublik Deutschland, namentlich von der Technischen Universität Berlin und vom Umweltschutzamt der Bundesrepublik Deutschland, die von wesentlichen Reduktionen ausgehen, nämlich von 10 bis 21 Prozent.

Zur Katalysatordende: Im Vergleich bringen diese selbstverständlich wenig. Am Institut für Energieforschung der Universität Genf wurde eine Studie gemacht, die aussagt, dass die Schadstoffverminderung durch die Katalysatoren bis 1990 durch die Dieselmotoren der Lastwagen wieder aufgewogen wird.

Es ist selbstverständlich so, dass für die Verringerung des Schadstoffausstosses nicht eine mittlere Fahrgeschwindigkeit wichtig ist. Es ist völlig unwesentlich, wenn jemand sagt, heute werde schon auf den Autobahnen praktisch im Schnitt 100 km/h gefahren. Massgebend ist vielmehr die eigentliche absolute Reduzierung der Geschwindigkeit.

3. Verlangsamung des schnellen Verkehrsanteils. Sie wissen, dass, wenn man langsamer fährt, auch weniger überholt wird. Beim Ueberholen braucht man mehr Treibstoff, und das gehört wieder ins Kapitel der Schadstoffemission. Hier noch ein Punkt, den Herr Günter in seiner Erklärung kurz aufgegriffen hat und den ich hier noch etwas breiter ausführen möchte. Die Aerzte haben 1984 in der Schweizerischen Aerzteinformation klar in dem Sinne Stellung genommen, dass die Reduzierung der Verkehrstempi zur Reduzierung des Verkehrsoffer führt und dass 80/100 nach ihren Schätzungen mindestens 100 Tote und mindestens 2000 Verletzte pro Jahr weniger, immer ausserorts gerechnet, bedeuten würde. Selbstverständlich würde das auch beinhalten, dass man eine wirksame Eindämmung der sogenannten «Kostenexplosion im Gesundheitswesen» machen könnte. Es wäre in dieser Frage sehr unklug, sich von den Verbänden der Automobilisten leiten zu lassen. Ich möchte Sie daran erinnern, dass zum Beispiel der ACS seinerzeit gegen Tempo 100 ausserorts eine massive Kampagne mit grossen Unterschriftensammlungen organisiert hatte; hingegen wurde nach der Einführung eine Reduzierung der Toten ausserorts um 17 Prozent erreicht. Gegen 50 innerorts haben TCS und ACS gemeinsam eine massive, polemische und unsachliche Kampagne geführt. Nach der Einführung hatten wir innerorts eine Reduzierung der Fussgänger- und Verletzten um 13 Prozent. Gegen das Gurtentragobligatorium hat bekanntlich der ACS noch nach der Volksabstimmung grosse Polemiken in die Weltgeschichte gesetzt, und Sie wissen, nach den Statistiken, dass wir mit einer 13 prozentigen Reduzierung der Unfalltoten viel erreicht haben. Ich habe heute morgen durch gute Geister vom Statistischen Amt die neuesten Unfallstatistiken von 1984 bis 1985 erhalten. Sie können darin genau die Zahlen nachlesen, die Herr Günter erwähnt hat, nämlich dass allein durch die Einführung von Tempo 50 innerorts massive Senkungen der Unfallzahlen herbeigeführt werden konnten.

Es wäre sehr unklug, auf die etwas primitive Marlboro-Mentalität von Freiheit und Abenteuer der Automobilverbände einzutreten und sich davon beraten zu lassen. Ich möchte noch auf die Gegenargumente eingehen, dass Tempo 80/100 nicht durchsetzbar und nicht verfassungswürdig sei. Zur Durchsetzbarkeit: Die von mir geforderte Temporeduktion ist nicht neu. Wir haben Erfahrung damit. Während der Oelkrise 1973/74 hat der Bundesrat klug gehandelt. Man hat bereits im Jahre 1972 eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die eine derartige Massnahme begleitend studieren sollte. Man fand heraus, dass sogar bei Autofahrern nachher, 1975, die Akzeptanz von 64 auf 80 Prozent gestiegen ist, und die Akzeptanz wird auch steigen, wenn der politische Wille, die Ueberzeugung und die vielgepriesene Führungsqualität beim Bundesrat und in unserem politischen Organ, dem Parlament, existieren.

Zum zweiten Gegenargument, «nicht verfassungswürdig»: Was ist heute schon alles in der Verfassung zahlenmässig geregelt? Die Wust-Prozente, wieviel Reinertrag man von den Treibstoffzöllen abzwacken darf, dann die Vorschrift, dass der Handel mit nicht gebrannten geistigen Getränken von 2 bis 10 Litern in den Kantonen von einer Bewilligung abhängig gemacht werden kann. Es ist auch möglich, hier meine Initiative zu nehmen und sie gleichzeitig als Gegenvorschlag für die vorliegende Volksinitiative Tempo 130/100 zu verwenden.

Zusammenfassend: Meine parlamentarische Initiative hat nur positive Auswirkungen. Sie kostet den Bund nichts, und deswegen könnten Sie dieser eigentlich nur zustimmen.

**Günter:** Es gibt gar keinen Zweifel, dass Tempo 100 auf Autobahnen zur Verkehrssicherheit beiträgt. Schon die Reduktion auf 120, die der Bundesrat beschlossen hat, hat

aber hundert Menschen das Leben gerettet. Ausserdem ist der Energieverbrauch beim langsamer Fahren niedriger. Langsamer Fahren ist kein Sozialproblem; es ist höchstens so, dass die Jagdlust etwas weniger aufkommen kann, wenn man sich gemächlich in einem Pulk mit regelmässiger Geschwindigkeit bewegt und nicht einfach den Ueberholinstinkt treiben lassen kann.

Ich beantrage Ihnen, der Initiative Folge zu geben, in der Meinung, dass das der Kommission eine Gelegenheit gibt, zusätzlich noch einmal in aller Ruhe das differenzierte Tempo 100 anzusehen. Es gibt Argumente dafür und dagegen. Dagegen spricht das unruhigere Bild, das entsteht, wenn gewissen Wagen erlaubt wird, schneller zu fahren. Es gibt das Problem der Kontrolle, auf das Frau Kopp bei der Diskussion, die wir bereits zu diesem Thema hatten, grosses Gewicht legte. In Klammern: Persönlich halte ich die Kontrolle für kein Problem; man muss alle Wagen erfassen. Bevor der Bussenzettel verschickt wird, kann mittels Computer abgeklärt werden, ob ein Wagen die besseren Abgasnormen erfüllt.

Was passiert jetzt? Es wird uns immer gesagt, der Katalysator löse alle Probleme und dessen Einführung gehe zügig voran. Gemäss Statistiken ist das nicht wahr. Die Einführung des Katalysators geht lediglich bei den teuren Wagen zügig voran, die sowieso schon eine Benzininjektion haben. Dort ist es kein Problem, einen Katalysator einzubauen: Erstens fällt der Mehrpreis kaum ins Gewicht, und zweitens ist er effektiv weniger hoch. Die Probleme stellen sich bei den kleinen Wagen. Wir müssen doch sehen, dass wir ab nächstem Herbst, sicher auf übernächsten Herbst, mit dem Problem konfrontiert sind, dass sich einige Leute die neuen Wagen nicht mehr kaufen, weil sie im Vergleich mit denjenigen ohne Katalysator doch massiv teurer werden: Das kann bei einem Kleinwagen ohne weiteres 15 Prozent des Anschaffungspreises oder mehr ausmachen.

Wir haben einfach «vergessen», Massnahmen für die alten Wagen zu beschliessen. Ich weiss, dass regelmässig Abgaskontrollen durchgeführt werden müssen. Neueste Berichte aus Deutschland sind aber ausserordentlich beunruhigend, indem behauptet wird, dass die regelmässige Abgaskontrolle sogar einen kontraproduktiven Effekt habe, weil offenbar – zumindest in der Bundesrepublik Deutschland – nur das Kohlenmonoxid gemessen wird. Die «bessere Einstellung» des Motors läuft also meistens darauf hinaus, dass der CO-Gehalt erniedrigt wird. Damit ist dieser Giftstoff weniger stark vorhanden. Leider führt das aber bei einem normalen Wagen häufig dazu, dass sich der Anteil an Stickoxiden erhöht. Zur Erinnerung: Stickoxide sind hauptverantwortlich für das Waldsterben. Diese Stickoxide werden weit herum nicht gemessen, weil die Anlagen dazu sehr, sehr viel teurer sind als diejenigen für die Messung des CO. Mit anderen Worten: Wir sind gar nicht sicher, ob wir den Zweck erreichen, der beabsichtigt war.

Wir haben daneben keine Massnahmen bei Altwagen. Es gäbe wohl die Möglichkeit der Ausmerzaktion sowie die Möglichkeit, zunehmend verschärfte Vorschriften für Altwagen zu erlassen. Beides ist Thema eines Vorstosses, den Sie auf der Liste haben und der vielleicht heute morgen noch behandelt wird; aber beides wird vom Bundesrat abgelehnt. Der Bundesrat hofft einfach darauf, dass allein die Regelung bei den Neuwagen genügt. Die Hoffnung ist schön, aber es wäre am Platze, mehr zu tun. Die Bestimmung Tempo 100 für Normalwagen und eine etwas gelockerte Tempoverversion für diejenigen, welche die verschärften Abgasnormen erfüllen, würden für den Schweizer sicher einen Anreiz schaffen, diese Anlage auch in einem alten Wagen einzubauen!

Ich betone allerdings noch einmal, dass damit möglicherweise ein erhöhtes Unfallrisiko einhergeht. Daher muss der Bundesrat die Kompetenz erhalten, diese variable Limitierung zwar einzuführen, aber auch wieder abzusetzen, falls sich die Zahl der Unfälle erhöhen sollte. Das Problem ist komplex, deshalb sollte es die Kommission nochmals überdenken. Wir können das heute nicht entscheiden.

Ich beantrage Ihnen daher, der Initiative Herczog Folge zu geben. Die Kommission bitte ich, sich nochmals mit diesem

Problem zu befassen und allenfalls alternative Vorschläge vorzulegen, was wir betreffend Altwagen unternehmen müssen, damit ab nächstem Herbst nicht eine Stagnierung bei unseren Sanierungsmassnahmen eintritt. In diesem Sinne bitte ich Sie, meinen Antrag zu unterstützen.

**Dünki:** Im Namen der LdU/EVP-Fraktion teile ich Ihnen mit, dass wir die parlamentarische Initiative Herczog auf Herabsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung unterstützen, und zwar mit Ueberzeugung. Die Statistik über die Strassenverkehrsunfälle spricht eine deutliche Sprache:

Tiefere Geschwindigkeiten – das kann man sicher nicht bestreiten – bedeuten in erster Linie weniger Verkehrstote und -verunfallte, aber auch weniger Sachschaden. Schon aus diesen Gründen sind vernünftige Tempolimiten ein echtes Gebot der Vernunft.

Das Volk wird ja demnächst zu diesen Fragen Stellung nehmen, da verschiedene Volksinitiativen zur Abstimmung gelangen. Erfahrungen mit hohen Tempolimiten haben wir; sammeln wir noch welche mit vernünftigen Höchstgeschwindigkeiten, dann können wir vergleichen!

Von den Parlamentariern erwartet man in jeder Beziehung ein vernünftiges Handeln im Dienste der Mitmenschen, auch wenn es auf Kosten der persönlichen Freiheit geht. Die persönliche Freiheit ist immer dann einzuschränken, wenn es sich um das Leben von Mitmenschen handelt. Und hier steht das Leben von Hunderten von Mitmenschen auf dem Spiel.

Noch ein Wort zur Durchsetzbarkeit. Was der Staat durchsetzen will, das kann er auch. Es ist lediglich eine Frage des Willens. Schon heute wäre es möglich, auf Autobahnen – auch andernorts – vermehrte Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen. Es spricht sich zum Beispiel herum, dass man bei schlechtem Wetter ruhig über 120 fahren kann, Polizisten seien nicht auf der Strecke; zur Mittagszeit könne man es ebenfalls! Ich glaube, die Mittel wären vorhanden: Wenn Exempel statuiert werden, passt sich das Verhalten der Autofahrer automatisch den Gegebenheiten an.

Wir bitten Sie also, diese Initiative zu unterstützen.

**Frau Fankhauser:** Wir können die Tempolimiten aus verschiedener Sicht betrachten, zuerst einmal als Fussgängerin oder Fussgänger. Das ist der Fall sehr vieler Kinder und Betagter. Wir können die Tempolimiten auch als Velofahrer oder Velofahrerin erfahren, weil wir noch kaum getrennte Fahrbahnen haben, und natürlich auch als Auto- oder Motorradfahrer/in.

Der Bundesrat hat für eine Versuchsphase die Tempolimiten festgelegt, und diese Phase geht weiter bis Ende 1987. Es ist fraglich, ob wir überhaupt über die Geschwindigkeitsbegrenzung noch einmal diskutieren und sie in Frage stellen müssen oder ob wir nicht besser abwarten wollen, bis wir nach der Versuchsphase endgültige Resultate haben.

Es gibt Leute, die befürchten, dass wir Politiker hier im Parlament keine Worte mehr für das Waldsterben haben. Wir haben mehrmals lesen können, dass das kein Thema mehr sei. Tatsächlich sorgen wir uns zu wenig und viel zu wenig konsequent um den Umweltschutz. Wir haben heute eine Gelegenheit, noch einmal klar zu sagen, was wir in diesem Bereich wollen. Die Tempolimiten hilft uns, mehrere Ziele gleichzeitig zu erreichen. Zuerst können wir die Verkehrssicherheit erhöhen, dann den Lärm und die Abgasemissionen verringern und den Gesamtverbrauch an Energie herabsetzen. Jeder kleinste Schritt in diese Richtung lohnt sich, weil wir an der Grenze eines Notstands leben.

Zum Thema Verkehrssicherheit liefert die letzte, im Februar publizierte Unfallstatistik wichtige Daten. Herr Günter und Herr Herczog haben sie bereits erwähnt. Ich kann es nur noch einmal betonen: 17,3 Prozent weniger Verkehrstote oder, in einer Zahl, 191 Menschen, die durch verschiedene Massnahmen, unter anderem wegen der Tempolimiten, ihr Leben retten konnten. Das beeindruckt! Das sind Zahlen, die unsere Bundesräte und unsere Bundesrätin ermutigen und

sogar verpflichten sollten, die Geschwindigkeitsbeschränkung nach der Versuchsphase noch weiterzuführen.

Zum Schadstoffausstoss: Wir wissen aus einem Bericht des Bundesamts für Umweltschutz, dass die Tempolimite Wesentliches zur Verbesserung der Luftqualität beiträgt. Wir wissen auch, dass Katalysatorautos im Moment höchstens zwei Prozent der gesamten Autozahl ausmachen. Wir sollten also nicht stur an bestimmten Tempolimiten festhalten. Allerdings: Menschen, die Freiheit nur im Schnellfahren spüren, sind doch zu bedauern! Die Verankerung der Höchstgeschwindigkeit in der Verfassung scheint ein wenig problematisch: Besonders im Vorfeld einer Totalrevision möchte man die Verfassung nicht unbedingt mit solchen Details belasten. Die Flexibilität, das heisst also die Bundesratskompetenz, sollte eigentlich erhalten bleiben. Trotzdem möchten wir die parlamentarische Initiative Herczog unterstützen. Wir wollen etwas in der Hand behalten, denn die Volksinitiative zum Tempo 100/130 wird leider nicht gleichzeitig behandelt.

Der Antrag von Herrn Günter scheint mir persönlich die Frage der Verkehrssicherheit zu wenig zu berücksichtigen. Sollte man Umweltbewusste mit höheren Tempolimiten belohnen? Ist das der richtige Weg? Werden da nicht zwei Sachen vermischt, die eigentlich gesondert betrachtet werden sollten? Verschiedene Geschwindigkeitsbegrenzungen nebeneinander sind sehr wahrscheinlich kaum durchführbar. Kurz zusammengefasst: Wir sind froh, dass sich der Bundesrat für Tempolimiten engagiert, wir sind froh, dass wir die Tempolimiten den neusten Erkenntnissen des Umweltschutzes anpassen, und vorsorglich unterstützen wir die parlamentarische Initiative Herczog.

**Bühler-Tschappina:** Wir alle wissen noch bestens um die grossen Diskussionen über die Tempolimiten 80/100 beziehungsweise 80/120. Letztere wurde dann vom Bundesrat beschlossen. Die SVP-Fraktion ist der Auffassung, dass wir die vom Bundesrat beschlossene Lösung nach so kurzer Zeit nicht einfach wieder umstossen sollten, obwohl damals auch aus unserer Fraktion einige für die Lösung 80/100 eingetreten sind. Bekanntlich sind zunehmend Katalysatorfahrzeuge im Verkehr. Bei der Walddebatte habe unter anderem auch ich die Auffassung vertreten, Tempo 100 auf Autobahnen sei eine, wenn auch bescheidene, so doch sehr rasch wirksame Massnahme zur Verbesserung der Luftqualität. Dieses Argument fällt, dank der zunehmenden Anzahl von Katalysatorfahrzeugen, immer weniger ins Gewicht. Der Hauptgrund, warum wir der Initiative nicht folgen können, liegt aber darin, dass eine Verankerung der Tempolimiten in der Verfassung völlig unverhältnismässig wäre. Für jede Anpassung, sei es auch aus Sicherheits-, Umweltschutz- oder anderen Gründen, müsste stets eine Volksabstimmung durchgeführt werden. Dann muss auch die Volksinitiative Tempo 130 auf Autobahnen, die sogenannte Böni-Initiative, wenn sie nicht zurückgezogen wird, dem Volke vorgelegt werden. Wenn wir also der Initiative Herczog zustimmen würden, müsste innert relativ kurzer Zeit das Volk zweimal zum gleichen Thema Stellung nehmen, was bestimmt nicht verstanden würde. Ferner ist auch noch zu bedenken, dass, wenn die Geschwindigkeitsbeschränkungen vor Einführung von Tempo 80/120 in der Verfassung gewesen wären, die Reduktion nicht in der gleichen Zeit hätte erfolgen können. Man hätte das ordentliche Verfahren (Botschaft, parlamentarische Beratung und Volksabstimmung) durchführen müssen. Dabei wissen wir erst noch nicht, ob das Volk und die Stände – was bei einer Verfassungsabstimmung nötig wäre – einer Reduktion überhaupt zugestimmt hätten. Wir sind ohnehin überzeugt, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Stufe Verordnung zu regeln sind. So können sie einfach und, wenn es die Situation erfordert, auch rasch angepasst werden. Selbst wenn jeder der sechs Millionen Schweizer selbstverständlich besser wüsste, welches die richtigen Tempolimiten wären, sind wir doch der Meinung, dass die Festsetzungskompetenz beim Bundesrat in guten Händen ist.

Ich ersuche Sie also namens der SVP-Fraktion, der Initiative Herczog keine Folge zu geben.

**Aliesch:** Ich darf einige Gründe aufführen, weshalb Ihnen auch die Fraktion der FdP beantragt, dieser Initiative Herczog keine Folge zu geben.

1. Wir betrachten die nach dem Strassenverkehrsgesetz dem Bundesrat zustehende Kompetenz, die Tempolimiten auf den Strassen festzulegen, als zweckmässig. Nachdem der Bundesrat im September 1985 seinen früheren Entscheid zur Frage der Tempolimiten überprüft und beschlossen hat, Tempo 80 ausserorts und 120 auf Autobahnen bis Ende 1987 zu belassen, haben wir keine Veranlassung, ein noch tieferes Autobahntempo in der Verfassung zu verankern.

2. Die Tempolimiten gehören – wie ausgeführt worden ist – deshalb nicht in die Bundesverfassung. Bei einer Verankerung in der Verfassung könnte auf allfällige neue Gegebenheiten zu wenig rasch reagiert werden.

3. Wir erachten eine weitere Reduktion der Tempolimite auf Autobahnen, auch unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit, als wenig sinnvoll. Die Nationalstrassen sind immerhin unsere sichersten Strassen, und es wäre nicht zu erwarten, dass sich weniger Unfälle ereigneten. Zudem käme es zu weiteren Verkehrsverlagerungen auf das weniger sichere übrige Strassennetz, was gesamthaft zu einer Verschlechterung der Verkehrssicherheit führte.

4. Die Reduktion auf Tempo 80/120 wurde nicht aus Gründen der Verkehrssicherheit eingeführt, sondern mit dem Ziel, den Schadstoffausstoss zu reduzieren.

In der Zwischenzeit hat der Anteil der Katalysatorfahrzeuge konstant zugenommen. Ein weiterer starker Anstieg des Anteils der Katalysatorfahrzeuge ist in diesem und den kommenden Jahren zu erwarten, wodurch sich die Schadstoffbelastung sehr stark reduzieren wird. Wir von der FdP anerkennen die grossen Anstrengungen der Automobilwirtschaft und des Autogewerbes auf diesem Gebiet sowie die Bereitschaft der Schweizer Automobilisten, zugunsten der Umwelt jährlich Hunderte von Millionen Franken mehr für den Kauf von Katalysatorfahrzeugen auszugeben. Ich erinnere daran, dass bereits die Abgasnormen von 1982 weitaus strenger sind als die in den anderen europäischen Ländern vorgeschriebenen Grenzwerte.

Aus diesen Gründen beantragt Ihnen die Fraktion der FdP, der Initiative Herczog keine Folge zu geben.

Gleichzeitig unterstützen wir den Antrag des Bundesrates, das Postulat Zwingli abzulehnen. Mit diesem Postulat wird der Bundesrat bekanntlich beauftragt, nochmals auf seinen Tempoentscheid zurückzukommen und Tempo 100 auf Autobahnen vorzuschreiben.

Wir beantragen Ihnen dagegen, die Motion Revaclier zu überweisen, gemäss welcher verlangt wird, Tempo 80/120 bis zur Volksabstimmung über die Initiative pro Tempo 100/130 beizubehalten.

Die Chancen der Volksinitiative pro Tempo 100/130, die immerhin mit weit über 200 000 Unterschriften eingereicht wurde, würden mit Sicherheit ansteigen, wenn wir heute Tempo 100 auf Autobahnen einführen.

Für diese Tempolimite setzt sich jetzt auch Herr Günter mit seinem Antrag ein. Lediglich auf Autobahnen möchte er höhere Geschwindigkeiten für jene Motorfahrzeuge zulassen, welche die Abgasnormen 1987 erfüllen.

Die Fraktion der FdP hat bereits früher ihre Sympathie für generell höhere Tempolimiten (Tempo 100/130) für jene Motorfahrzeuge geäussert, welche die strengen US-Abgasgrenzwerte erfüllen. Es könnte damit in der Tat ein zusätzlicher Anreiz für den Kauf solcher Fahrzeuge geschaffen werden. Wir verkennen jedoch nicht die Probleme einer solchen Differenzierung bei der Verkehrskontrolle. Wir bitten deshalb den Bundesrat, eine generelle Heraufsetzung der Tempolimiten für Fahrzeuge immerhin zu prüfen, welche die US-83 Werte erfüllen.

Gleichzeitig geben wir den Wunsch an die Kantone weiter, den Umstieg auf Katalysatorfahrzeuge durch Steuervergün-

stigungen oder zumindest durch differenzierte Motorfahrzeugsteuern noch weiter zu beschleunigen.

Wir bitten hingegen, den Antrag Günter abzulehnen und, wie gesagt, der parlamentarischen Initiative Tempo 80/100 keine Folge zu geben.

**Rüttimann:** Die Initiative Herczog besteht aus zwei Elementen:

1. Die Verankerung der Geschwindigkeitslimiten in der Verfassung.

2. Die weitere Herabsetzung der Geschwindigkeiten.

Ich bitte Sie, das zweite, nämlich weitere Reduktionen, abzulehnen.

Zum ersten Punkt wird sich zweifellos Frau Bundesrätin Kopp noch äussern. Persönlich bin ich auch der Meinung, dass die Handhabung der Geschwindigkeitslimiten flexibler gestaltet werden kann, wenn wir die Kompetenz beim Bundesrat belassen.

Wir haben seit einiger Zeit die vom Bundesrat verfügten Beschränkungen von 120 km/h auf Nationalstrassen, 80 ausserorts und 50 innerorts generell. Diese haben sich mehr oder weniger eingebürgert und sind im Interesse der Verkehrssicherheit auch nicht ohne Not wieder zu ändern. Bekanntlich stützten sich diese Beschränkungen auf Sicherheitsüberlegungen einerseits und Umweltschutzmassnahmen andererseits ab. Die Verkehrsunfälle – das sei zugegeben – haben sich reduziert, doch können wir das Problem nicht aufgrund dieser quantitativen Erkenntnisse lösen, sonst müsste man logischerweise die Geschwindigkeit auf null oder auf zehn bis zwanzig Kilometer pro Stunde reduzieren. Jeder Unfall ist einer zu viel. Wir müssen die Unfallbekämpfung aber auch mit anderen Massnahmen angehen. Es wäre doch unverhältnismässig, den Verkehr mit immer rigoroseren Geschwindigkeitslimiten zum Erliegen zu bringen. Es gibt zwar Leute, die dies gezielt provozieren. Anders kann man sich nicht erklären, weshalb ein Parlamentsmitglied meines Kantons vom Regierungsrat die versuchsweise Einführung von Tempo 30 innerorts verlangt.

Was die umweltschutzpolitische Begründung anbelangt, hat sich doch innert eines Jahres einiges getan und geändert. Sie wissen, dass die Einführung der Katalysatortechnik sich mindestens in der Schweiz unerwartet gut durchgesetzt hat. Trotz nicht unbeträchtlicher Mehrkosten haben viele Automobilisten den Schadstoffausstoss auf rund 10 Prozent des früheren reduzieren lassen können. Namhafte Experten bestätigen, dass in unserem Land das Problem der Luftbelastung unter Kontrolle ist.

Kollege Günter versucht mit seinem Antrag vom 2. Juni eine Brücke zu schlagen, da er den Katalysatorfahrzeugen eine höhere Geschwindigkeit zugestehen will. Ich frage mich nur, Herr Günter, wer das und wie kontrollieren soll. Sie haben selber die Komplexität dieser Massnahme eingesehen. Eine solche Regelung würde einmal mehr den Umgehungen und Mogeleyen Tür und Tor öffnen. Jeder Fahrer müsste bei voller Fahrt sichtbar machen können, ob er mit 120, mit 100 oder mit 80 zu fahren berechtigt sei. So gut dieser Vorschlag gemeint ist, er muss aus den eben genannten Gründen abgelehnt werden.

Ich bitte Sie aber auch, der Initiative aus grundsätzlichen Ueberlegungen keine Folge zu geben. Mit ständigen Einschränkungen an die Adresse der bösen Automobilisten treffen wir gleichzeitig Leute, die zu unserem volkswirtschaftlichen Einkommen – ich denke an den Berufsverkehr – wesentlich beitragen. Sie halten sich in der Regel mehr oder weniger gutmütig auch an staatliche Vorschriften.

Ständiger Druck erzeugt bekanntlich Gegendruck, vor allem bei den jungen Automobilisten. Nicht umsonst passieren die schwersten Unfälle nachts und am Wochenende, da sich die Leute von der Polizei und vom Radargerät unbeobachtet fühlen. Der aufgestaute Druck der Beschränkung entweicht über das «Ueberdruckventil» des Gaspedals.

Aus all diesen Gründen bitte ich Sie, keine extremen Lösungen anzustreben und weitere Geschwindigkeitsreduktionen abzulehnen. Ich bitte Sie, der Initiative Herczog keine Folge zu geben und den Antrag Günter abzulehnen.

**Frau Mauch:** Wir sprechen nun im Zusammenhang mit den Geschwindigkeitsbeschränkungen vor allem von der Verminderung der Luftbelastung. Herr Rüttimann hat soeben gesagt, dass namhafte Wissenschaftler der Meinung sind, die Luftbelastung durch den Verkehr sei unter Kontrolle.

Sie alle haben diese Woche einen Brief des Autogewerbeverbandes der Schweiz bekommen, in dem ebenfalls die Ansicht vertreten wird, dass in unserem Land das Problem der Luftbelastung durch Motorfahrzeuge unter Kontrolle sei. Letzte Woche hat der TCS eine Studie vorgestellt, in der er zum selben Schluss kommt.

Ich möchte nun Frau Bundesrätin Kopp bitten, dem Parlament, sobald das möglich ist, Auskunft zu geben, wie das Bundesamt und vor allem auch der Bundesrat die Resultate dieser TCS-Studie beurteilen. Es ist mir bekannt, dass sie von ganz anderen Vorgaben ausgeht als die Studien des Bundesamtes für Umweltschutz. Weil nicht so ohne weiteres ersichtlich ist, auf welchen wissenschaftlichen Grundlagen solche Studien basieren, wäre es für uns nun von Interesse zu hören, zu welcher Beurteilung der Bundesrat selbst gelangt.

Dürfen sich in Zukunft das Autogewerbe und die Automobilverbände zu sagen erlauben, dass die Luftbelastung durch den Privatverkehr unter Kontrolle sei, oder dürfen sie es nicht?

**Kühne, Berichterstatter:** Die Verkehrskommission hat die parlamentarische Initiative Herczog «Tempo 80/100» behandelt. Die Kommission hat am 30. Oktober 1985 den Initianten angehört. Sie haben zu diesem Geschäft einen schriftlichen Bericht erhalten, der in der Zwischenzeit zwar nicht mehr brandneu ist, aber doch seine Gültigkeit behalten hat. Gewisse Entwicklungen sind jedoch in der Zwischenzeit nicht stillgestanden. Es geht im wesentlichen um zwei Fragen:

1. Wer soll für die Festlegung von Tempolimiten zuständig sein? Soll es der Bundesrat bleiben oder das Volk werden? Die Initiative will eine Verfassungsbestimmung und somit die Zuständigkeit des Volkes. Das Volk wird vermutlich zu dieser Frage im Zusammenhang mit der Initiative 100/130 einmal Stellung nehmen können. Frau Fankhauser hat appelliert, wir sollten hinsichtlich der Geschwindigkeit nicht stur sein. Wenn wir dies jedoch in der Verfassung festhalten, werden wir zumindest starr.

2. Es geht um die Frage, wie hoch die Geschwindigkeit angesetzt sein soll. Bei Tempo 80 für Strassen ausserorts besteht Einigkeit. Es geht folglich nur noch um die Limiten auf Nationalstrassen: 100 oder 120. Die Kommission ist gegen das Festlegen von einer Tempolimiten 80/100 in der Bundesverfassung, und sie hofft auch, dass nie Tempo 100/130 in unser Grundgesetz geschrieben werden muss. Wenn wir jedoch der Initiative Herczog Folge geben, kommen wir dem zweiten, ebenfalls nicht erstrebenswerten Ziel einen grossen Schritt näher. Die Gefahr, dass die parlamentarische Initiative letztlich kontraproduktiv wirkt, ist nämlich sehr gross. Mit dem erneuten Aufwärmen der Tempofrage werden wir mit Sicherheit die Emotionen anheizen. Ob es andererseits zu einer Reduktion der Schadstoffe führt, ist eher unsicher.

Der Bundesrat hat im Gegensatz zu anderen Regierungen gehandelt und Tempo 80/120 eingeführt. Die Priorität muss nun bei der Durchsetzung dieser Vorschrift liegen. Herr Herczog hat in der Kommission und auch heute seinen Vorstoss vor allem mit dem Erfordernis der Schadstoffreduktion begründet. Das wollen auch die Kommission und die Mehrheit des Parlamentes. Die Prioritäten sind jedoch etwas anders gelagert. Für den privaten Verkehr liegen sie in der Förderung des Katalysatorwagens durch Vergünstigung des bleifreien Benzins – ebenfalls ein Beschluss dieses Parlamentes – und durch die Bevorzugung bei den Motorfahrzeugsteuern. Zudem darf ich Sie daran erinnern, dass die Bundesratsparteien am 2. Dezember 1985 ein Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs erlassen haben und dass wir nun in der Phase stehen, dieses zu realisieren. In diesem Programm sind einige recht wichtige Punkte

festgehalten, nämlich: Um der steigenden Luftverschmutzung sowie der Energieverschwendung entgegenzuwirken, und im Hinblick auf eine bessere Auslastung und Steigerung der Attraktivität sind die Bundesratsparteien entschlossen, sich vermehrt für die Förderung des öffentlichen Verkehrs einzusetzen, insbesondere durch: die Verbesserung des Leistungsangebotes, nicht zuletzt durch die «Bahn 2000», den Halbstundentakt bei den grossen Agglomerationen, ausreichende Bedienung auch bei wenig befahrenen Strecken, Reduktion der Reisezeit, um gleiche Verhältnisse herzustellen, wie sie das Auto bietet, vermehrte Koordination, Förderung des Güterverkehrs, Förderung von Park-and-Ride, damit überhaupt auf die Bahn umgestiegen werden kann, Fortführung und Verstärkung der laufenden Investitionen und, was jetzt speziell aktuell ist, durch gezielte Massnahmen, die die Benützung des öffentlichen Verkehrs unterstützen sollen (Jahreshalbtaxabonnement usw.). Zu diesen Fragen werden Sie in dieser Session noch Gelegenheit haben, Stellung zu beziehen.

Sie sehen somit, Herr Herzog, die Bundesratsparteien haben zur Reduktion der Schadstoffe ein vernünftiges Konzept. Ich sage dies völlig objektiv.

Der Antrag Günter für differenzierte Geschwindigkeiten lag in der Kommission nicht vor. Ich kann somit nicht im Namen der Kommission dazu Stellung nehmen, aber ich kann Ihnen sagen, dass die Frage in diesem Hause nicht neu ist. Sie bringt – Herr Günter hat das selbst zugegeben – verschiedene Probleme, meines Erachtens nicht zuletzt ein soziales. Wer sich einen Katalysatorwagen leisten kann, erfährt nämlich eine Besserbehandlung. Auch die Kontrolle ist sicher nicht sehr einfach. Wenn Sie der Kommission folgen, bleibt so oder so der Bundesrat zuständig. Er wird das Problem – davon bin ich überzeugt – aufmerksam verfolgen und neue Erkenntnisse wieder in die Tat umsetzen. Das Problem wird also nicht schubladisiert.

In diesem Sinne bitte ich Sie, dem Antrag der Kommissionmehrheit zuzustimmen, d. h. der Initiative keine Folge zu geben.

**M. Massy**, rapporteur: En ce qui concerne l'initiative parlementaire de M. Herzog, je n'ai rien de spécial à ajouter au rapport écrit de la commission qui est très clair. Les nouvelles interventions, ce matin, à cette tribune, n'ont rien apporté de nouveau. Les limitations actuelles de vitesse à 80 km sur les routes et 120 km sur les autoroutes semblent rallier une majorité de citoyens. Je vous propose donc, au nom de la majorité de la commission, de refuser l'initiative parlementaire de M. Herzog.

Personnellement, je vous prie de faire de même pour la proposition Günter puisque la commission n'a pas pris position.

D'autre part, le groupe libéral unanime s'opposera à l'initiative et à la proposition Günter.

**Le président:** Mme Kopp, conseillère fédérale, ne désirant pas s'exprimer, nous pouvons passer à la votation. Je vous rappelle que la commission propose de ne pas donner suite à l'initiative, M. Günter propose d'y donner suite.

#### Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	72 Stimmen
Für den Antrag Günter	37 Stimmen

84.546

#### Motion Oehler

#### Strassenverkehrsgesetz. Tempolimiten

#### Loi sur la circulation routière.

#### Limitations de vitesse

#### Wortlaut der Motion vom 4. Oktober 1984

Der Bundesrat wird beauftragt, eine Revision des Artikels 32 des Strassenverkehrsgesetzes auszuarbeiten, mit dem Zweck, die Höchstgeschwindigkeiten auf den Strassen in diesem Gesetz festzusetzen.

#### Texte de la motion du 4 octobre 1984

Le Conseil fédéral est chargé de préparer une révision de l'article 32 de la loi sur la circulation routière, et ce dans le but d'y fixer les vitesses maximales autorisées sur les routes.

**Oehler:** Ich habe im Jahre 1984 im Anschluss an die Diskussionen über die Geschwindigkeitsbegrenzungen im Zusammenhang mit dem Entscheid des Bundesrates, aber auch mit Blick auf die Volksinitiative eine Motion deponiert in der Absicht und mit dem Vorschlag, die Geschwindigkeitsbegrenzungen im Strassenverkehrsgesetz (Artikel 32) zu regeln. Artikel 32 des Strassenverkehrsgesetzes umschreibt in Absatz 1, dass die Geschwindigkeit generell stets den Umständen anzupassen ist. Absatz 2 – und um diesen Artikel geht es letztlich – bestimmt die Kompetenz und lautet: «Der Bundesrat beschränkt die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen.» Abweichungen sind gemäss diesem Artikel 32 SVG selbstverständlich zulässig, und als zuständig werden entweder die kantonalen Behörden oder das EJPD erklärt.

Meine Motion bezweckt nicht, die generelle Regelung in Absatz 1 zu ändern. Aber eine neue Situation in der Kompetenzverteilung hat sich im Anschluss an den Entscheid des Bundesrates ergeben, der nach Meinung von Herrn Herzog der dümmste Entscheid seit seiner Einsitznahme in diesem Rat gewesen sei. Es war ein Entscheid, der je nach Standort anders beurteilt wird; er hat aber immerhin die mittlere Unzufriedenheit auf beiden Seiten wesentlich erhöht.

Die verwaltungsinterne, dann aber vor allem auch die öffentliche Diskussion hat uns aufgezeigt, dass die Festsetzung der Höchstgeschwindigkeiten einen völlig neuen Aspekt, nämlich denjenigen einer politischen Diskussion, angenommen hat. Der Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit bleibt zwar dominant und darf selbstverständlich auch in Zukunft keinesfalls ausser acht gelassen werden. Hinzu kommt – wir alle wissen es – als neues Element der Umweltschutz. Im besonderen geht es dabei bekanntlich um die Begrenzung des Ausstosses der Abgase der Motorfahrzeuge. Hierüber will und kann ich im Zusammenhang mit meiner Motion nicht referieren.

Im Frühjahr und im Sommer 1984 ist in der schweizerischen Öffentlichkeit und über die Medien eine heftig geführte Diskussion über uns ergangen. Sie hat uns mit aller Deutlichkeit vor Augen geführt, dass die Bestimmung der Höchstgeschwindigkeiten für den Motorfahrzeugverkehr ein Politikum mit grösster Brisanz geworden ist. Diese Beobachtung bzw. diese Erfahrung darf uns nicht überraschen. Rund 40 Prozent der Gesamtbevölkerung – eingeschlossen Säuglinge und älteste Leute – sind Automobilisten, also Inhaber von Führerausweisen. Mit Blick auf die Altersgruppe der 20- bis 75jährigen beträgt der Anteil heute knappe 68 Prozent, also weit mehr als zwei Drittel der Gesamtbevölkerung. Vor diesem Hintergrund überrascht es nicht, dass diese Gruppe an der Regelung der Tempolimiten in hohem Masse interessiert ist.

Die Frage, wer diese Limite festsetzen soll, ist bis anhin im Gesetz geregelt: der Bundesrat. Es ist Ihnen bekannt, dass

## **Parlamentarische Initiative (Herczog) Tempo 80/100**

### **Initiative parlementaire (Herczog) Limitation de vitesse 80/100**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.225
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.06.1986 - 08:00
Date	
Data	
Seite	633-638
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 361

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.