

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

eine Volksinitiative mit 256 000 Unterschriften deponiert worden ist, welche auf Verfassungsebene die Geschwindigkeiten auf Autobahnen auf 130 km/h und auf Ausserortsstrassen auf 100 km/h begrenzen will.

Das ist eine Aktion gegen den Entscheid des Bundesrates. Die Verfassungsinitiative muss ergriffen werden, weil wir keine eidgenössische Gesetzesinitiative kennen.

Ich bin nun der Meinung, dass es falsch wäre, die Geschwindigkeiten derart stur auf Verfassungsstufe – allerdings klar, aber stur – zu regeln, weil es für allfällige Anpassungen Jahre dauern würde, bis wir das ganze Verfassungsrevisionsverfahren durchgezogen hätten.

Ich bin nun der Auffassung – und darauf zielt meine Motion ab –, dass es richtig ist, wenn alle Kategorien für Geschwindigkeitsbegrenzungen und -bestimmungen, also National-, Ausserorts- und Innerortsstrassen, durch den Gesetzgeber, d.h. die eidgenössischen Räte, diktiert werden. Nachdem nicht zu verkennen ist, dass die Höchstgeschwindigkeit ein politisches Anliegen geworden ist, bin ich der Auffassung, dass wir hier der politischen Diskussion und der sturen Festsetzung auf Verfassungsebene den Wind aus den Segeln nehmen müssen. Letztlich soll das Volk von Fall zu Fall – falls es will – entscheiden können, ob es eine Aenderung haben will, und zwar kurzfristig und nicht über ein jahrelanges Verfassungsrevisionsverfahren.

Meine Motion ist eine Alternative zur Verfassungsinitiative. Ich halte abschliessend noch einmal fest: Es geht mir nicht um einen Entscheid für oder gegen Tempo 100 beziehungsweise 130, sondern darum, dass wir die Kompetenzen so regeln, dass wir eine sture Entscheidung – eben die 130 km/h in der Verfassung – über das Volk verhindern können: Wir sollten von Fall zu Fall in der Lage sein, die entscheidenden Beschlüsse in Zusammenarbeit mit der zuständigen Exekutivbehörde zu fassen. Der Ständerat hat eine gleichlautende Motion vorgelegt bekommen: Sie wurde – das muss ich Ihnen der Offenheit halber zugeben – abgelehnt, und zwar deswegen, weil sie dort eher mit Blick auf Tempo 130 begründet wurde. Das wäre ein Vorgehen, das ich in unserem Rat – in der Motion kommt dies auch zum Ausdruck – nicht befürworte, sondern es soll lediglich um die Kompetenzerteilung ersucht werden.

Vor diesem Hintergrund bitte ich Sie, die Motion dem Bundesrat zu überweisen.

Bundesrätin Kopp: Die Frage, wer die Geschwindigkeitsgrenzen festlegen sollte, wurde bereits anlässlich der Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes im Jahre 1975 einlässlich diskutiert und aus einleuchtenden Gründen dem Bundesrat und nicht dem Gesetzgeber übertragen.

Geschwindigkeitslimiten – wir haben das heute morgen gehört – haben Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, sie haben Auswirkungen auf den Energieverbrauch, sie haben Auswirkungen auf den Schadstoffausstoss. Alle diese Elemente müssen bei einem Entscheid gegeneinander und miteinander abgewogen werden. Dazu kommt, dass sich die Verhältnisse sehr rasch ändern können. Eine rasche Aenderung und Anpassung kann aber nur dann stattfinden, wenn der Bundesrat die Kompetenz hat und nicht das Parlament. Herr Oehler, wenn Sie sagen, dass die Beschränkung der Geschwindigkeit ein Politikum ersten Ranges geworden sei und es deshalb nötig sei, dass das Parlament darüber befände, damit sich wegen der Möglichkeit des Referendums das ganze Volk zu der Frage in der Geschwindigkeitsbeschränkung äussern könne, da muss ich sagen: Wir sind eigentlich schon ein glückliches Volk, wenn wir eine Geschwindigkeitsbeschränkung als ein Politikum ersten Ranges betrachten! Ich bin auch der Meinung, dass hier dem Parlament eine gewisse Führungsfunktion zukommt. Wir sollten nicht alles, was uns als Politikum erscheint, nun auch dem Volk zur Entscheidung vorlegen, sondern wir sollten den Mut zu einer vernünftigen Aufteilung zwischen Legislative und Exekutive haben.

In diesem Sinne bitte ich Sie, die Motion von Herrn Oehler abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für die Ueberweisung der Motion	25 Stimmen
Dagegen	45 Stimmen

85.326

Postulat Zwingli

Geschwindigkeitsbeschränkung. Rückkommen auf den Entscheid

Limitation de vitesse sur les autoroutes. Reconsidération de la décision

Wortlaut des Postulates vom 5. Februar 1985

Der Bundesrat wird ersucht, auf seinen Entscheid vom September 1984 zurückzukommen und die Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen neu auf 100 km/h herabzusetzen.

Texte du postulat du 5 février 1985

Le Conseil fédéral est invité à reconsidérer la décision qu'il a prise en septembre 1984 et à abaisser à 100 km/h la vitesse maximale autorisée sur les autoroutes.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Bonny, Eppenberger-Nesslau, Giger, Kühne, Nef, Petitpierre, Schnyder-Bern, Schüle, Spoerry, Steinegger (10)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Ich gehe von der Voraussetzung aus, dass die Luftverschmutzung die Hauptursache des Waldsterbens bildet und dass wir den Schadstoff-Ausstoss rasch und massiv senken müssen. Neben dem Wald bedroht die Luftverschmutzung auch landwirtschaftliche Kulturen, das Kulturland, Bauten und den Menschen.

Die Reduktion des Schadstoff-Ausstosses aus Personenwagen durch die Verschärfung der Abgasvorschriften ist zwar wirksam, bringt aber erst nach Jahren eine wesentliche Verminderung der Abgase. Sollte die US-Norm 83 tatsächlich erst auf den 1. Oktober 1987 wirksam werden, müssten erst ab 1988 alle neuen Personenwagen mit Katalysator oder analogen Technologien ausgerüstet werden. Der Regierungsrat des Kantons St. Gallen rechnet in seiner Botschaft für die Befreiung der Katalysator-Autos von der Motorfahrzeugsteuer innerhalb dreier Jahre mit nur 10 Prozent Katalysator-Autos. In diesem Falle könnte der Schadstoff-Ausstoss aus Personenautos bis Ende 1987 nur um etwa 8 Prozent gesenkt werden.

Seit dem Geschwindigkeitsentscheid des Bundesrates hat sich der Gesundheitszustand unseres Waldes wesentlich verschlechtert. Zudem sind weitere Untersuchungsergebnisse (Felix Sachs, St. Gallen, Bregenzer Autobahntunnel usw.) bekannt geworden und neue Versuche geplant.

Die Versuche des Strassen- und Schifffahrtsamtes St. Gallen und der Test von Felix Sachs, St. Gallen, ergeben durch die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 130 auf 100 km/h im Mittel eine Verminderung des Schadstoffausstosses von –49,5 Prozent bei CO, –28,9 Prozent bei HC und um –37,0 Prozent bei NOx.

Damit wird, abgesehen von der Treibstoffrationierung, die wir aus verschiedenen Gründen ablehnen, die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen auf 100 km/h die einzige rasch wirksame Massnahme zu einer wesentlichen Verminderung des Schadstoffausstosses von Personenwagen.

Die für den Entscheid des Bundesrates ebenfalls berücksichtigten politischen Gründe bestehen natürlich nach wie vor. Die zwingende Notwendigkeit, den Schadstoff-Ausstoss rasch und drastisch zu senken, verlangt aber den Einbezug der Geschwindigkeitsbeschränkung.

Motion Oehler Strassenverkehrsgesetz. Tempolimiten

Motion Oehler Loi sur la circulation routière. Limitations de vitesse

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	84.546
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.06.1986 - 08:00
Date	
Data	
Seite	638-639
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 362

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.