

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 befinde, 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.

Falls eingeleitete Massnahmen zu einer wesentlichen Verminderung der gesamten Schadstoffbelastung führen, wäre eventuell die Geschwindigkeitsbeschränkung zu überprüfen. Dabei wären allfällige weitere positive Auswirkungen der Geschwindigkeitsbeschränkung (weniger schwere Unfälle, Anreiz zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr usw.) mitzubewerten.

Auch für unterschiedliche Geschwindigkeitslimiten gibt es einen Präzedenzfall. Für Personenwagen mit Spikes galten tiefere Geschwindigkeitslimiten. Diese Fahrzeuge waren mit entsprechenden Klebern gekennzeichnet. Ähnlich könnten allenfalls abgasarme Fahrzeuge gekennzeichnet werden, wenn man diese von der Geschwindigkeitsbeschränkung ausnehmen wollte.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 20. November 1985*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 20 novembre 1985*

Im September 1984 beschloss der Bundesrat, vorwiegend aus Umweltschutzgründen bis Ende 1987 Tempo 80/120 einzuführen. In der ausserordentlichen Session im Februar 1985, die dem Problem des Waldsterbens gewidmet war, wurde der Bundesrat mit verschiedenen Vorstössen aufgefordert, die Frage der Autobahngeschwindigkeit nochmals zu überprüfen. Er hat am 16. September 1985 entschieden, Tempo 120 auf Autobahnen bis Ende 1987 zu belassen.

Bei seiner Entscheidung liess sich der Bundesrat von der Ueberlegung leiten, dass die mit der Einführung von Tempo 100 auf Autobahnen zusätzlich zu erwartende Reduktion des Schadstoffausstosses (insbesondere der Stickoxide) nur geringfügig sei. Wesentlich ist, dass die Zahl der freiwillig angeschafften Katalysatorfahrzeuge laufend ansteigt (bereits über 10 Prozent der bis anhin verkauften Personenwagen sind mit Katalysatoren ausgerüstet) und die Einhaltung der CH-86-Werte zu rund 80 Prozent mit Katalysatorfahrzeugen erfolgen wird, deren Emissionswerte bereits die US-83-Werte erfüllen.

Im weiteren birgt die Einführung von Tempo 100 die Gefahr einer Verkehrsverlagerung von den – statistisch fünfmal sichereren – Autobahnen auf gewisse Strassen ausserorts und innerorts in sich, was gesamthaft eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit mit sich bringt. Diese Befürchtung hängt mit den Besonderheiten des schweizerischen Strassennetzes zusammen (gut ausgebaute Hauptstrassen nahe der Autobahnen; mittlere Reisedistanz auf Autobahnen nur 25 km; im Mittel alle 7 km ein Autobahnanschluss; Autobahnvignette). Daher darf aus der positiven, aber erst provisorischen Unfallbilanz für das erste Halbjahr 1985 mit Tempo 80/120 (das Unfallgeschehen wird bis Ende 1987 wissenschaftlich untersucht) keinesfalls gefolgert werden, dass die Einführung von Tempo 100 auf Autobahnen das Unfallgeschehen gesamthaft ebenfalls verbessern würde. Schliesslich kommt dazu, dass sich die Zahl der Geschwindigkeitsübertretungen auf Autobahnen seit der Verordnung von Tempo 120 stark erhöht hat. Bei der Einführung von Tempo 100 müsste mit einer Uebertretungsquote von über 30 Prozent gerechnet werden. Mit den heutigen personellen und materiellen Mitteln wären die Kantone nicht in der Lage, Tempo 100 durchzusetzen.

Gesamthaft gesehen führen

- die freiwillige Anschaffung von Katalysatorfahrzeugen, unterstützt durch Steuervergünstigungen der Kantone und den niedrigeren Preis von bleifreiem Benzin,

- die Erfüllung der CH-86-Werte mit Katalysatorfahrzeugen und

- die Uebernahme der US-83-Werte ab 1. Oktober 1987 zu einer derartigen Senkung der Luftverschmutzung, dass auf die minime Verbesserung durch Tempo 100 auf Autobahnen in Anbetracht der damit verbundenen negativen Auswirkungen verzichtet werden kann. Im übrigen wird sich der Bundesrat vor Ablauf der auf den 31. Dezember 1987 befristeten Tempolimiten nochmals mit dieser Frage befassen.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

*Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, das Postulat abzulehnen.

**Zwingli:** Gestatten Sie mir zwei Vorbemerkungen.

1. Obwohl ich in gewissen Köpfen durch mein Postulat zum Autofeind wurde, fühle ich mich – mit etwa 600 000 gefahrenen Kilometern in dreissig Jahren – als ganz normaler Autofahrer.

2. Mein Postulat wurde im Februar 1985 eingereicht. Seither haben wir fünf Sessionen hinter uns gebracht. Sie könnten sagen, nach dieser Zeit sei das Postulat zurückzuziehen. Die Voraussetzungen hiezu sind leider nicht gegeben, ganz im Gegenteil. Dazu einige Fakten:

1. Im Verlaufe der Jahre 1983 bis 1985 wurde die Waldschadenermittlung immer sicherer. Alle Verfahren zeigen gravierende Waldschäden, namentlich im Voralpen- und Alpengebiet.

2. Aus zahlreichen Schadstoffmessungen wurden wir auf Luftverschmutzungen aufmerksam, die zum Teil erheblich über den Toleranzgrenzen liegen.

3. Schäden an Bauten, Zunahme an Luftschadstoffen, auch in der obersten Bodenschicht, und schliesslich verstärkte Hinweise auf gesundheitliche Folgen, namentlich bei Kindern und älteren Menschen, zeigen deutlich, wo wir stehen. Es scheint mir hin und wieder, je sicherer diese Fakten und Zusammenhänge werden, um so «mutiger» lehnen wir notwendige Gegenmassnahmen ab.

Trotzdem: Es ist einiges zur Verbesserung der Situation getan worden. Als Beispiele erwähne ich die Senkung des Schwefelgehalts im Heizöl extra leicht von 0,3 auf 0,2 Prozent und verschiedene Heizöleinsparungen im Haushalt und in der Industrie, ich verweise auf die Milchpulverfabrik in Sulgen und auf die Zellulosefabrik Attisholz. Schliesslich wird die Luftreinhalteverordnung weitere Sanierungsmassnahmen einleiten.

Ob wir das gern oder ungern hören, ein wesentlicher Teil der Luftverschmutzung stammt aus dem Strassenverkehr. Bei den Kohlenwasserstoffen sind es 60 Prozent, bei den Stickoxiden 80 Prozent. Es liegt mir fern, die einzelnen Möglichkeiten zur Reduktion der Schadstoffe aus dem Strassenverkehr gegeneinander auszuspielen. Ich glaube, wir sind auf alle einigermaßen vernünftigen Möglichkeiten angewiesen, wenn die Schadstoffmengen auf jene der fünfziger Jahre reduziert werden sollen. In diesem Sinne wollen wir die einzelnen Möglichkeiten kurz bewerten:

- Für die Reduktion von Schadstoffen aus Motorrädern und aus dem Schwerverkehr bestehen vorläufig erst Projekte.

- Die obligatorische Abgaswartung für PW bringt sicher weniger als die angekündigten 20 bis 30 Prozent.

- Obwohl das bleifreie Benzin ab Mitte 1985 erhältlich und doch deutlich billiger geworden ist, erreichte es 1985 erst 8,2 Prozent des Gesamtverbrauchs.

- Auf die Aufmunterung, weniger zu fahren, reagierten bisher erst einige besonders Gutmütige.

- Die Zahl der PW nahm zwischen 1975 und 1985 um jährlich 5,6 Prozent zu.

- Der Benzinverbrauch nahm jährlich um zwei bis drei Prozent zu. Einzig das Jahr 1985 hat eine kleine Reduktion gebracht.

- Die Auswirkung der Katalysatortechnik ist eigentlich bisher recht ermutigend. Wohl waren 1985 7,5 Prozent der Neuanschaffungen Katalysatorautos. Am Gesamtbestand der PW erreichten sie jedoch bis Ende 1985 erst 0,7 Prozent. Auch wenn 1986 ein Viertel der Neuanschaffungen Katalysatorautos sein sollten, steigt der Anteil am Gesamtbestand nur auf knapp drei Prozent. Erst ab 1988, wenn alle Neuanschaffungen Katalysatorautos sein müssen, wird ihr Anteil am Gesamtbestand etwas rascher zunehmen.

Alles in allem brachten diese Massnahmen bisher recht bescheidene Reduktionen des Schadstoffausstosses. Sie sind durch entsprechende Verkehrszunahmen sicher wettgemacht. Auch mit der Katalysatortechnik wird Benzin in Wasser und Kohlendioxid umgewandelt. Kohlendioxid ist aber bekanntlich auch am Treibhauseffekt beteiligt.

Was hätte die Geschwindigkeitsreduktion Tempo 80/100 gebracht? Das BUS rechnete 1984 mit 12 bis 14 Prozent weniger Schadstoffen. Unterdessen sind die Resultate weiterer Versuche bekanntgeworden. Ich verweise auf solche in Holland, in Vorarlberg (Pfändertunnel), in der Bundesrepublik Deutschland, in St. Gallen usw. Alle Ergebnisse bestätigen die Angaben des BUS. Besonders interessante Ergebnisse ergaben Versuche in der Bundesrepublik Deutschland im Herbst 1985. Trotz der Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit (Tempo 100) auf den Versuchsstrecken durch nur 30 Prozent der Automobilisten wurden 10,4 Prozent weniger Stickoxide gemessen. Bei Einhaltung durch 40 Prozent der Automobilisten war die Verminderung bereits 13 Prozent. Bei 90 Prozent – wie bei den Versuchen im Vorarlberg – ist eine Reduktion von 26 Prozent zu erwarten. Mich nimmt effektiv wunder, wie diese Versuche ausgewertet und kommentiert worden wären, wenn die vorgeschriebene Geschwindigkeit auf diesen Versuchsstrecken überhaupt nicht eingehalten worden wäre. Wenn diese Verminderung auf den gesamten Strassenverkehr und den gesamten Stickoxidausstoss umgerechnet wird, würde Tempo 100 auf Autobahnen immerhin eine Schadstoffreduktion von sieben bis acht Prozent bringen.

Diese deutschen Versuche bestätigen die nach Strich und Faden zerrissenen BUS-Ergebnisse. Ausserdem gibt es Hinweise, dass in diesen Versuchen die Schadstoffverminderung durch tiefere Geschwindigkeiten noch heruntergespielt wurde.

Diese Ergebnisse lassen nur den einen Schluss zu: Unsere Autobahngeschwindigkeiten sind zu überprüfen. Dass eine weitere Reduktion der Autobahngeschwindigkeit nichts bringe, stimmt schlicht und einfach nicht! Mit dieser Behauptung trug der Bundesrat dazu bei, dass weniger Automobilisten freiwillig mit tieferen Geschwindigkeiten fahren. Ueber die Akzeptanz tieferer Autobahngeschwindigkeiten mache ich mir keine Illusionen. Ich frage mich nur: Was alles muss noch zum Teufel gehen, bis wir bereit sind, einen sinnvollen Gebrauch von unseren Autos zu machen? Der Bundesrat fügte – wie behauptet wurde – mit der Unterstellung des Benzinzollzuschlages unter die Wust den Automobilisten wieder einmal «schweres Leid» zu. Tempo 100 auf Autobahnen brächte eine Benzineinsparung von etwa zwölf Prozent. Damit könnte die neueste Benzinbelastung im sechsfachen Ausmass kompensiert werden. Es hätte weitere Kosteneinsparungen bei Pneus, bei Strassenbelägen sowie wesentlich weniger Lärm zur Folge.

Schliesslich ein Hinweis auf das Blutbad «Strasse». Im EG-Raum stirbt jährlich die Bevölkerung einer mittleren Stadt (40 000 Einwohner) auf den Strassen. Wir stellten mit Freuden fest, dass sich die bisherigen Geschwindigkeitsbeschränkungen bei uns positiv auswirkten. Erstmals nach 30 Jahren sind 1985 auf unseren Strassen wieder wesentlich weniger als 1000 Menschen umgekommen. Wir müssen doch diese Bemühungen weiterführen.

Ich visiere mit meinem Postulat drei konkrete Ziele an.

– Erstens: Der Bundesrat soll die Auswirkungen der Geschwindigkeitsreduktion anhand vorhandener und wenn nötig neuer Unterlagen noch einmal objektiv prüfen.

– Zweitens: Vielleicht findet der Bundesrat andere Möglichkeiten als sture Verbote zur Senkung der Autobahngeschwindigkeit.

– Drittens: Für den Fall, dass wirklich nichts anderes als rotumrandete Tafeln bleiben, könnte eine neue, objektive Ueberprüfung der Angelegenheit dazu beitragen, dass wir diese Frage inskünftig mit mehr Einsicht und mit mehr Vernunft angehen.

Ich bitte Sie, mein Postulat zu überweisen, und danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

**Bundesrätin Kopp:** Ich bin Herrn Zwingli dankbar, dass er uns einmal mehr die Zusammenhänge zwischen der Luftbelastung und dem Waldsterben, also die Auswirkungen auf unsere Gesundheit, vor Augen geführt hat. Ich bin mit ihm einverstanden, dass im Umweltschutz auch kleine Schritte, wenn sie etwas bringen, getan werden müssen; denn nur so

kommen wir weiter. Der Inhalt seines Postulates war ja auch Gegenstand Ihrer Beratungen während der Debatte über das Waldsterben, und Ihr Rat hat einen entsprechenden Vorstoss an den Bundesrat überwiesen. Wie Sie wissen, hat der Bundesrat beschlossen, seinen Versuch Tempo 80 bis 120 abzuschliessen und Ende 1987 neu über die Geschwindigkeitslimiten zu befinden. Dieser Versuch wurde vorwiegend aus umweltpolitischen Gründen angeordnet. Der Bundesrat beurteilt die Geschwindigkeitsreduktion aber nicht nur auf die Auswirkungen der Umwelt, sondern auch auf die Verkehrssicherheit hin.

Ich möchte bei dieser Gelegenheit in Erinnerung rufen, was der Bundesrat in bezug auf die Luftreinhaltung und den Motorfahrzeugverkehr bereits getan hat. Es ist einiges. Es ist nicht nur die Einführung der US-83-Vorschriften auf nächstes Jahr; auch die Vorschriften, die wir für dieses Jahr in Kraft setzten, haben dazu geführt, dass die meisten Motorfahrzeuge die US-83-Werte erfüllen. Für die Automobilimporteure wäre es wenig sinnvoll, nur für ein Jahr etwas anderes einzuführen, wenn 1987 noch strengere Werte in Kraft treten und bereits die sechsundachtziger Vorschriften besser mit Katalysatoren erfüllt werden können. Das ist der Grund. Ich frage mich auch, weshalb Herr Zwingli annimmt, dass die regelmässigen Motorfahrzeugkontrollen, die der Bundesrat ebenfalls für obligatorisch erklärt hat, nicht zum gewünschten Ziele führen. Ich wäre ihm dankbar, wenn er mir dazu noch zusätzliche Unterlagen liefern könnte.

Im übrigen hat das Departement jetzt neue Vorschriften für Dieselfahrzeuge und für Mofas in die Vernehmlassung geschickt, und wir hoffen, auch diese Vorschriften im nächsten Jahr in Kraft setzen zu können. Ich darf darauf hinweisen, dass diese Schritte natürlich ganz erheblich mehr bringen würden als eine Reduktion auf Tempo 100.

Nun habe ich gesagt, dass auch kleine Schritte getan werden müssen, wenn sie wenigstens etwas bringen. Aber ich bin gar nicht so sicher, Herr Zwingli, dass diese Reduktion auf Tempo 100, wenn wir sie nur unter dem Aspekt des Umweltschutzes betrachten und die Frage der Verkehrssicherheit usw. beiseite legen, tatsächlich so viel bringt. Die Untersuchung des BUS zeigt zwar, dass namentlich in bezug auf die Stickoxide eine gewisse Verringerung eintreten könnte. Wenn wir aber den Unterschied zwischen der Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen und derjenigen auf Hauptstrassen zu klein machen, eben nur 20 km/h bei 80/100, dann ist der Anreiz gering, auf die Autobahnen umzusteigen, was aus umweltpolitischen Gründen aber erwünscht wäre. Auf der Autobahn fährt man mit gleichmässiger Geschwindigkeit, und Sie wissen, dass beim Abbremsen und Anfahren der Schadstoffausstoss höher ist. Dazu kommt: Wenn mehr Fahrzeuge auf den Landstrassen fahren, werden Ortschaften stärker durchfahren. Damit leidet ein grösserer Teil der Bevölkerung wiederum unter den Auswirkungen der Abgase und des Lärms. Bei einem Unterschied von 40 km/h ist es attraktiv, von den Hauptstrassen auf die Autobahnen zu wechseln, die – auch das wurde bereits gesagt – fünfmal sicherer sind als die normalen Strassen.

Das sind im wesentlichen die Ueberlegungen, weshalb der Bundesrat der Meinung ist, man sollte nun diesen Versuch zu Ende führen. Wir sind auch der Meinung, dass man nicht jedes Jahr mit neuen Geschwindigkeitslimiten den Autofahrer verunsichern sollte, und ich glaube, meine Darlegungen haben Ihnen auch gezeigt, dass der Bundesrat das Problem der Luftverschmutzung ernst nimmt und dass wir das Mögliche bereits getan haben. In diesem Sinne bitte ich Sie, das Postulat abzulehnen.

#### Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung des Postulates  
Dagegen

42 Stimmen  
65 Stimmen

## **Postulat Zwingli Geschwindigkeitsbeschränkung. Rückkommen auf den Entscheid**

## **Postulat Zwingli Limitation de vitesse sur les autoroutes. Reconsidération de la décision**

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	85.326
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.06.1986 - 08:00
Date	
Data	
Seite	639-641
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 363

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.