

Die Kommission ist mit dem Bundesrat der Meinung, dass die Aenderungen dieser Kantonsverfassungen sich im Rahmen der kantonalen Verfassungsautonomie bewegen und weder die Bundesverfassung noch das übrige Bundesrecht verletzen.

Teil B

Die Petitions- und Gewährleistungskommission hat ihre Beratungen über die Gewährleistung der geänderten Verfassung des Kantons Genf noch nicht abgeschlossen.

Antrag der Kommission

Die Kommission beantragt daher einstimmig, dem Bundesbeschluss Teil A über die Gewährleistung geänderter Kantonsverfassungen zuzustimmen.

Proposition de la commission

La commission recommande à l'unanimité d'adopter la partie A du projet d'arrêté fédéral accordant la garantie fédérale aux constitutions révisées de certains cantons.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

A. Bundesbeschluss über die Gewährleistung geänderter Kantonsverfassungen

Arrêté fédéral accordant la garantie fédérale aux constitutions révisées de certains cantons

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1 Ziff. 1 bis 4 und 6

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1 ch. 1 à 4 et 6

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 1 Ziff. 5

Antrag der Kommission

Streichen

Art. 1 ch. 5

Proposition de la commission

Biffer

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 81 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

B. Bundesbeschluss über die Gewährleistung der geänderten Kantonsverfassung des Kantons Genf

Arrêté fédéral accordant la garantie fédérale à la constitution révisée du canton de Genève

Präsident: Die Kommission hat ihre Beratungen über die Gewährleistung der geänderten Verfassung des Kantons Genf noch nicht abgeschlossen. Wir werden daher den Beschluss B später behandeln.

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

86.509

Motion der LdU/EVP-Fraktion Strassenverkehrsgesetz und Umweltschutz

Motion du groupe AdI/PEP Loi sur la circulation routière et protection de l'environnement

Wortlaut der Motion vom 18. Juni 1986

Der Bundesrat wird ersucht, eine generelle Ueberprüfung des Strassenverkehrsgesetzes im Hinblick auf das Umweltschutzgesetz zu veranlassen.

Texte de la motion du 18 juin 1986

Le Conseil fédéral est chargé de faire procéder à un réexamen général de la loi sur la circulation routière afin de contrôler sa conformité avec la loi sur la protection de l'environnement.

Sprecherin – Porte-parole: Grendelmeier

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Nachdem sowohl das Umweltschutzgesetz als auch die Luftreinhalteverordnung in Kraft getreten sind, wäre es an sich ein Gebot der Selbstverständlichkeit, dass sämtliche Gesetze und auch ihre Anwendung danach ausgerichtet werden. Das Strassenverkehrsgesetz bedarf jedoch einer besonderen Priorität. Es hat neu nicht nur dem Verkehrsfluss zu dienen, sondern vor allem dem Umweltschutz.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 29. September 1986

Rapport écrit du Conseil fédéral du 29 septembre 1986

Beim Erlass des Umweltschutzgesetzes wurde geprüft, ob eine Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes notwendig sei. Das Ergebnis der Prüfung war negativ. Auch aus heutiger Sicht ergibt sich, wie nachfolgend im einzelnen ausgeführt, kein anderes Resultat.

Durch das Umweltschutzgesetz sollen bestehende Regelungen des Bundes, die den Umweltschutz betreffen, nicht in Frage gestellt werden. Bestehende gesetzliche Vorschriften sollen vielmehr durch das Umweltschutzgesetz wirksam unterstützt und zweckmässig ergänzt werden (vgl. Botschaft zum Bundesgesetz über den Umweltschutz, BBl 1979, Bd. III, S. 766 und 752). Daraus wird klar ersichtlich, dass das Umweltschutzgesetz nicht darauf abzielt, generell andere Bundesgesetze (z. B. SVG) abzuändern. Die punktuell notwendigen Anpassungen bestehender Gesetze sind in Artikel 66 des USG vorgenommen worden. Das SVG wird – bewusst – nicht erwähnt. Lediglich bei Verordnungen des Bundes, die – gestützt auf andere Bundesgesetze erlassen – der neuen Umweltschutzgesetzgebung widersprechen oder nicht mehr genügen, fordert das Umweltschutzgesetz zwingend eine entsprechende Anpassung.

Gemäss Artikel 4 Absatz 1 und Artikel 64 des Umweltschutzgesetzes müssen indes Vorschriften über Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Lärm, Erschütterungen und Strahlen, die aufgrund anderer Bundesgesetze erlassen worden sind, den Grundsätzen des Umweltschutzgesetzes angepasst werden.

Artikel 8 Absatz 2 SVG räumt dem Bundesrat die Kompetenz ein, Anordnungen zur Vermeidung von Lärm, Staub, Rauch, Geruch und anderen schädlichen Auswirkungen des Fahrzeugbetriebs zu treffen. Daraus ergibt sich, dass Umweltschutzmassnahmen auf dem Gebiete des Strassenverkehrs in die Kompetenz des Bundesrats fallen.

Artikel 8 Absatz 2 SVG enthält keine näheren Angaben über das Mass der erforderlichen Emissionsbegrenzung durch den Bundesrat. Er steht somit auch nicht im Widerspruch zu den konkreten Kriterien, die das Umweltschutzgesetz in Artikel 11 dem Bundesrat vorgibt. Deshalb genügte es, den

Bundesrat im Umweltschutzgesetz (Art. 64) anzuweisen, das bestehende Ordnungsrecht zum SVG kritisch zu überprüfen und allfällige Mängel oder Lücken so rasch als möglich zu beheben. Bei den leichten Motorwagen konnten die nötigen Anpassungen bereits abgeschlossen werden (Abgasverordnung und BAV). Bezüglich der Anforderungen an die Emissionsbegrenzung bei den Abgasen von schweren Motorwagen, Motorrädern und Motorfahrrädern wurden Lücken erkannt. Sie sollen gemäss Luftreinhalte-Konzept des Bundesrats geschlossen werden. Zur Realisierung des ersten Schritts liegt dem Bundesrat bereits ein konkreter Antrag vor.

Auch das Umweltschutzgesetz weist die Kompetenz zum Erlass von Emissionsvorschriften dem Bundesrat zu. Artikel 12 sieht nämlich vor, dass die Beschränkung der Emissionen durch Festlegung von Emissionsgrenzwerten usw. auf dem Verordnungsweg erfolgen soll. Somit ist der Erlass von emissionsbegrenzenden Vorschriften nach beiden Gesetzen Sache des Bundesrats. Die einschlägigen Verordnungen werden dabei in jedem Falle den Grundsätzen beider Bundesgesetze entsprechen müssen und im besonderen mit den Anforderungen des Umweltschutzgesetzes zu harmonisieren sein. Bei dieser Sachlage besteht kein Anlass, das Strassenverkehrsrecht auf Gesetzesstufe abzuändern.

Die Kompetenznormen in Artikel 8 Absatz 2 SVG und Artikel 12 USG genügen somit, um auf dem Verordnungsweg den Interessen der Umweltschutzgesetzgebung im Strassenverkehr Nachachtung zu verschaffen. Die Motion ist daher sowohl aus rechtlichen als auch aus tatsächlichen Gründen abzulehnen.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion abzulehnen.

Frau Grendelmeier: Ich kann es ganz kurz machen. Wir haben heute ein paar Stunden eigentlich über all das diskutiert. Unsere Motion beinhaltet nichts anderes als das, was Frau Leutenegger Oberholzer vorgeschlagen hat, nämlich dass man das Strassenverkehrsgesetz auf die Umweltverträglichkeit hin durchkämmt und anpasst. Das Umweltschutzgesetz wäre also ein übergeordnetes Gesetz. Sie haben das abgelehnt, und damit ist diese Motion von uns aus auch erledigt.

86.572

Motion (Eggli-Winterthur)-Neukomm

Strassenverkehrsgesetz.

Revision von Artikel 25

Loi sur la circulation routière.

Révision de l'article 25

Wortlaut der Motion vom 24. September 1986

Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament eine Revision von Artikel 25 Absatz 2 Buchstabe i des Strassenverkehrsgesetzes in dem Sinne zu unterbreiten, dass bei der Kontrolle der Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer (Chauffeurverordnung) keine nachträglichen Geschwindigkeitskontrollen aufgrund der Einlageblätter der Tachographen erfolgen dürfen.

Texte de la motion du 24 septembre 1986

Le Conseil fédéral est chargé de soumettre au Parlement un projet de révision de l'article 25, 2e alinéa, lettre i, de la loi sur la circulation routière, qui préciserait que, lors du contrôle de la durée du travail et du repos des conducteurs

professionnels (ordonnance sur les chauffeurs), il est interdit d'utiliser les feuilles d'enregistrement des tachygraphes pour des contrôles de vitesse effectués après coup.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Bratschi, Braunschweig, Bundi, Chopard, Euler, Fehr, Gloor, Hubacher, Lanz, Meyer-Bern, Nauer, Neukomm, Renschler, Rubi, Stamm Walter, Stappung, Wagner (17)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Nach Artikel 25 Absatz 2 Buchstabe i SVG vom 19. Dezember 1958 kann der Bundesrat Geräte zur Aufzeichnung der Fahrzeit, der Geschwindigkeit und dergleichen vorschreiben. Er schreibt solche Einrichtungen namentlich zur Kontrolle der Arbeitszeit berufsmässiger Motorfahrzeugführer sowie allenfalls für Fahrzeuge von Personen vor, die wegen zu schnellen Fahrens bestraft werden.

Wenn man die Geschichte dieses Artikels kennt, weiss man, dass dieser Artikel im Parlament, von den Chauffeuren, aber auch den Arbeitgebern recht umstritten war. Die Chauffeure und ihre Vertreter verlangen durch die Einführung der Tachographen eine bessere Kontrolle der Arbeits- und Ruhezeitvorschriften, befürchten aber, dass nach Monaten bei der Kontrolle durch die Behörden noch Fahrfehler, so u. a. auch leichte Geschwindigkeitsübertretungen, gebüsst werden.

Die Vertreter der Chauffeure, darunter der damalige Nationalrat Hermann Leuenberger, aber auch der Motionär konnten unter Berufung auf den Bundesrat und das EJPD darauf hinweisen, dass der Tachograph nur zur Kontrolle der Arbeits- und Ruhezeit diene, wobei allerdings folgende Ausnahmen gelten:

Der Tachograph kann auch als Beweismittel über die Fahrweise des Chauffeurs bei einem Verkehrsunfall beigezogen werden, oder wenn die Polizei beim Nachfahren bei Lastwagen der Ansicht ist, der Chauffeur fahre zu schnell. In beiden Fällen kann sich der Tachograph für den Chauffeur auch positiv auswirken.

Die eidgenössischen Behörden haben sich an diese Zusage gehalten und sogar immer wieder auf den erwähnten Sinn dieser Vorschrift hingewiesen. So nahm die Eidgenössische Polizeiabteilung in einem Bericht vom 31. August 1970 über «Einbau des Fahrtschreibers in Taxis mit städtischer Sonderregelung für Taxiführer – Eine Notwendigkeit oder über-spitzter Formalismus?», auf den in einem Kreisschreiben des EJPD vom 15. Oktober 1970 verwiesen wird, u. a. zu den Einwänden des Taxi- und Mietwagenhalterverbandes Stellung. Sie führte aus, dass die Befürchtung, «der Fahrtschreiber werde zu einer systematischen Kontrolle über die Einhaltung der Innerorts-Geschwindigkeit 'missbraucht', unbegründet sei. Sie hielt sodann fest, der Fahrtschreiber diene primär der Kontrolle der Arbeits- und Ruhezeit und sei ein zweckmässiges Mittel zur Untersuchung und Bekämpfung der vielen Taxiunfälle; dagegen gehe es nicht an, «anhand der Einlageblätter des Fahrtschreibers nachträglich und systematisch die gefahrene Geschwindigkeit zu überprüfen und Taxiführer zu verzeigen, deren Fahrweise nicht zu Beanstandungen Anlass gab». Gemäss den Weisungen des EJPD vom 11. September 1972 über Geschwindigkeitskontrollen im Strassenverkehr wurde der Fahrtschreiber nicht vorgeschrieben, «damit nachträglich nach Geschwindigkeitsverletzungen gesucht werden kann, die nicht anderweitig bereits festgestellt wurden», wäre dies doch «mit dem Sinn und Geist der BAV und der Chauffeurverordnung, in der das Fahrtschreibererfordernis vor dem Erlass der BAV verankert war, nicht vereinbar». Gemäss den Weisungen des EJPD vom 28. Juni 1984 über Geschwindigkeitskontrollen im Strassenverkehr, welche die Weisungen vom 11. September 1972 ersetzen, darf die Fahrtschreiberaufzeichnung «nur herangezogen werden, wenn eine offensichtliche Geschwindigkeitsverletzung festgestellt wird (z. B. durch Nachfahren mit einem Fahrzeug ohne geeichten Geschwindigkeitsmesser), ohne dass ein anderes, zuverlässiges Beweismittel zur Verfügung steht. In einem solchen Fall kann das Einlageblatt als Beweismittel dienen und nötigenfalls behändigt werden».

Motion der LdU/EVP-Fraktion Strassenverkehrsgesetz und Umweltschutz

Motion du groupe Adl/PEP Loi sur la circulation routière et protection de l'environnement

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1988
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	08
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	86.509
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1988 - 15:00
Date	
Data	
Seite	221-222
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 166

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.