

est représentée. Selon l'ordonnance du 9 mai 1979 (RS 172.010.15), la responsabilité de cette coordination incombe à l'Office fédéral de l'éducation et de la science du DFI, qui étudie les aspects de la collaboration internationale du point de vue de notre politique de la recherche, surveille la planification dans le domaine de la politique de la recherche et de l'éducation dans la mesure où elle nécessite des subsides de la Confédération et représente les intérêts de la Confédération dans les organes correspondants.

Dans la perspective d'une éventuelle participation financière de notre pays à des projets EUREKA et d'une coopération possible à des programmes de technologie des CE, le Conseil fédéral veillera à mettre en place des structures d'organisation transparentes et efficaces qui permettront d'assurer la coordination entre les différents intéressés.

Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates teilweise befriedigt.

86.510

Interpellation Schärli

Neue Lärmvorschriften

Nouvelles prescriptions contre le bruit

Wortlaut der Interpellation vom 18. Juni 1986

Lärmvorschriften sind als eine Massnahme für den Umweltschutz unbedingt notwendig. Die Schweiz als Transitland ist aber gerade im Bereich «Lärmvorschriften für den Schwerverkehr» auf eine internationale Koordination angewiesen, da weitaus der grösste Teil der Gütertransporte in der Schweiz durch ausländische Nutzfahrzeuge erfolgt.

In diesem Zusammenhang erbitte ich vom Bundesrat Auskunft auf folgende Fragen:

– Ist der Bundesrat nicht auch der Meinung, dass die Inkraftsetzung der auf den 1. Oktober 1986 nochmals verschärften Lärmvorschriften für Nutzfahrzeuge im Hinblick auf eine europäische Koordination aufgeschoben werden sollte?

– Ist der Bundesrat nicht auch der Meinung, dass die neuen Lärmvorschriften den übrigen Umweltschutzmassnahmen zuwiderlaufen, da die neuen Lärmvorschriften nur durch eine Einkapselung der Motoren erfüllbar sind? (Diese Motoreinkapselung erhöht zwangsläufig den Treibstoffverbrauch und damit den Ausstoss von Abgasen).

– Ist der Bundesrat ferner nicht auch der Meinung, dass die neuen Lärmvorschriften in einem unlösbaren Zielkonflikt mit den Vorschriften über die geforderte Mindestmotorleistung stehen? (Wir verlangen die leistungsstärksten Motoren und wollen die kleinsten Lärmwerte.)

Texte de l'interpellation du 18 juin 1986

Pour protéger l'environnement, il est indispensable d'édicter des prescriptions concernant le bruit. Or, la Suisse étant un pays de transit, elle est tributaire de la coordination internationale, précisément dans le domaine des prescriptions relatives au bruit provoqué par le trafic des poids lourds, car la très grande majorité des transports de marchandises en Suisse sont effectués par des véhicules utilitaires étrangers.

C'est pourquoi je prie le Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

– N'estime-t-il pas lui aussi que la mise en vigueur, le 1er octobre 1986, de prescriptions encore plus sévères concernant le bruit émis par les poids lourds devrait être reportée afin de permettre une coordination sur le plan européen?

– N'est-il pas lui aussi d'avis que les nouvelles prescriptions concernant le bruit sont en contradiction avec les autres

mesures prises dans le domaine de la protection de l'environnement puisque, pour pouvoir les respecter, il serait nécessaire d'enfermer le moteur dans un carter (ce qui fait forcément augmenter la consommation de carburant et, par voie de conséquence, également l'émission de gaz d'échappement)?

– En outre, n'estime-t-il pas lui aussi que les nouvelles prescriptions relatives au bruit sont inconciliables avec les prescriptions exigeant une puissance minimum du moteur? (Nous exigeons les moteurs les plus puissants et voulons avoir les valeurs les plus basses pour le bruit).

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Seit 1982 sind die in der Schweiz immatrikulierten Nutzfahrzeuge weltweit den schärfsten Lärmvorschriften unterworfen. Auf den 1. Oktober 1986 sollen diese strengen Lärm-Grenzwerte nochmals verschärft werden. Diese neuerliche Verschärfung der Lärmvorschriften im Alleingang ist sachlich nicht zu rechtfertigen und wirkt sich auf die übrigen Umweltschutzmassnahmen kontraproduktiv aus.

Es ist jedem klar, dass Lärmvorschriften auch für den Schwerverkehr unbedingt notwendig sind. Die Behörden haben sogar die Pflicht, solche zu erlassen, damit die Gesundheit der Menschen nicht gefährdet und die Umwelt nicht geschädigt wird. In einem Transitland wie der Schweiz ist aber der neuerdings geplante Alleingang wenig sinnvoll. Lärmvorschriften sollten in internationaler Koordination erlassen werden. So sind von den neuen Vorschriften nur rund 2000–3000 Nutzfahrzeuge betroffen. Für die übrigen, aus dem Ausland eingereisten Nutzfahrzeuge (im Jahr 1984 waren das 1 800 000 Nutzfahrzeuge) gelten sie nicht.

Weiter sind die neuen Lärmvorschriften nur mit einer sehr kostspieligen Einkapselung der Motoren zu erfüllen. Diese Einkapselung erhöht zwangsläufig den Treibstoffverbrauch und damit den Ausstoss schädlicher Abgase. Zudem erhöht jede Vollkapselung wegen der erschwerten Wärmeabfuhr die Brandgefahr wesentlich.

Schliesslich ist auch darauf hinzuweisen, dass die schweizerische Gesetzgebung die leistungsstärksten Motoren verlangt (mind. 10 PS/t). Gemäss einem nicht zu widerlegenden physikalischen Prinzip nehmen die Lärmwerte mit zunehmender Motorleistung mindestens linear zu. Mindestvorschriften für die Motorleistung und Lärmvorschriften schliessen sich gegenseitig aus. Wir dürfen mit anderen Worten nicht leistungsstarke Motoren fordern und gleichzeitig die Lärmvorschriften extrem verschärfen.

Die genannten Gründe sprechen dafür, die Inkraftsetzung der nochmals verschärften Lärmvorschriften zu verschieben, damit ein neuerlicher Alleingang der Schweiz vermieden werden kann und internationale Bemühungen um einheitliche Lärmvorschriften nicht verunmöglicht werden.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 10. September 1986

Rapport écrit du Conseil fédéral du 10 septembre 1986

Entgegen der Ansicht des Interpellanten liegt der Anteil der ausländischen Nutzfahrzeuge am gesamten Gütertransport in der Schweiz weit unter 10 Prozent.

Nach Art. 11 Abs. 1 und 2 des seit 1. Januar 1985 in Kraft stehenden Umweltschutzgesetzes (USG) sind Luftverunreinigungen, Lärm, Erschütterungen und Strahlen durch Massnahmen an der Quelle zu begrenzen, und zwar unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung soweit, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist. Nachdem heute der Umweltschutz – bei dem die Lärmbekämpfung einen wesentlichen Bestandteil darstellt – zu den Hauptanliegen der schweizerischen Bevölkerung gehört, ist eine Lockerung der bereits rechtskräftig beschlossenen Lärmgrenzwerte ohne zwingende Gründe nicht zu rechtfertigen. Dies ist auch nicht notwendig, da von den heute 997 typengeprüften Nutzfahrzeugen bereits mehr als die Hälfte die neuen Lärmgrenzwerte einhalten.

– Die ab dem 1. Oktober 1986 geltende Verschärfung der

Lärmvorschriften für schwere Nutzfahrzeuge soll nicht aufgeschoben werden.

Der Bundesrat würde eine europäische Koordination der Lärm- und auch der Abgasvorschriften sehr begrüßen. Die in Aussicht genommenen Vorschriften wurden entsprechend unseren internationalen Verpflichtungen notifiziert, doch kam eine Harmonisierung, die unseren Zielvorstellungen entsprechen würde, leider nicht zustande.

– Nach den bisherigen Erfahrungen können die neuen Lärmvorschriften bei Anwendung anderer technischer Massnahmen ohne eine Vollkapselung der Motoren erfüllt werden, so dass die geäusserten Befürchtungen unbegründet sind.

– Das in der Schweiz verlangte Leistungsgewicht von 7,35 kW/t (10 PS/t) für Motorwagen, Anhängerzüge und Sattelmotorfahrzeuge bedingt bei dem hierzulande höchstens zulässigen Gesamtzugsgewicht von 28 t eine Mindestmotorleistung von 205,8 kW (280 PS). Gemessen an den heute – gerade auch im Ausland – üblichen Motorleistungen stellt diese Vorschrift keine Einschränkung mehr dar.

Die neuen Lärmvorschriften stehen deshalb in keinem Zielkonflikt zu unseren Bestimmungen über die Mindestmotorleistung.

Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates nicht befriedigt.

86.525

Interpellation Nauer

Durchsetzung der Geschwindigkeitslimiten

Respect des limitations de vitesse

Wortlaut der Interpellation vom 19. Juni 1986

In unserem Rat ist wiederholt auf den Zerfall der Fahrdisziplin hinsichtlich Einhaltung der Tempolimiten auf den Autobahnen und auf dem übrigen Strassennetz hingewiesen worden.

Ist der Bundesrat bereit, jenen Kantonen die Strassenbausubventionen zu kürzen, die sich ungenügend für die Durchsetzung der Tempolimiten einsetzen?

Texte de l'interpellation du 19 juin 1986

Les automobilistes respectent de moins en moins les limitations de vitesse imposées sur les autoroutes et sur le reste du réseau routier. Ce déclin de la discipline des automobilistes a été relevé à plusieurs reprises au sein du Conseil national.

Le Conseil fédéral est-il disposé à diminuer les subventions aux constructions routières des cantons qui ne veillent pas au respect des limitations de vitesse avec la rigueur nécessaire?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Ammann-St. Gallen, Bäumlin, Bircher, Braunschweig, Gloor, Jaggi, Lanz, Leuenberger-Solothurn, Leuenberger Moritz, Longet, Mauch, Neukomm, Ott, Pitteloud, Renschler, Ruffy, Stamm Walter, Stapf, Uchtenhagen (19)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Interpellant verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 10. September 1986

Rapport écrit du Conseil fédéral du 10 septembre 1986

Die Durchsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten gehört zu den Daueraufgaben der kantonalen Polizeikorps. Insbesondere bei Herabsetzungen der allgemeinen

Tempolimiten sind Sonderanstrengungen – durch wiederholte Information sowie offene und verdeckte Kontrollen – nötig, um die Fahrzeugführer an die neuen Geschwindigkeitsgrenzen zu gewöhnen. Nach jeder Herabsetzung allgemeiner Tempolimiten kommt anfänglich der Eindruck einer gewissen Verschlechterung der Fahrdisziplin auf. Die Fahrzeugführer müssen sich erst an die neuen, tieferen Limiten gewöhnen. Diese Angewöhnungszeit dauert natürlich länger, wenn die neuen Limiten von vielen Fahrzeugführern als nicht den Verhältnissen angepasst empfunden werden. Bei der letzten, aus Gründen des Umweltschutzes angeordneten Temporeduktion auf 80 bzw. 120 km/h scheint dies verbreitet der Fall gewesen zu sein. Abklärungen bei mehreren Kantonen haben ergeben, dass die Uebertretungsquoten bei den im Jahre 1985 durchgeführten Kontrollen durchschnittlich bei 6 bis 8 Prozent liegen und 1986 steigende Tendenz aufweisen. Gegenüber den bei Tempo 100/130 festgestellten Uebertretungen bedeutet dies eine massive Steigerung.

Diese Feststellung wird durch die Entwicklung der Strassenverkehrsunfälle bestätigt. Zwar geht aus den vom Bundesamt für Statistik publizierten Angaben über die Entwicklung der Strassenverkehrsunfälle hervor, dass sich in den vergangenen Jahren das Unfallgeschehen ganz allgemein günstig entwickelt hat. Während die geschätzte Fahrleistung auf Schweizerstrassen zwischen 1970 und 1985 um rund 2/3 zunahm, ging die Zahl der Unfälle um rund 4 Prozent, die Zahl der Verletzten um knapp 20 Prozent und die Zahl der Toten auf fast die Hälfte zurück. Leider wurde diese erfreuliche Entwicklung im ersten Halbjahr 1986 abrupt unterbrochen. Bei einem um 5 Prozent gestiegenen Verkehrsaufkommen stieg die Zahl der Unfälle um 7,4 Prozent, die der Verletzten um 4,5 Prozent und die der tödlich Verunfallten um rund 28 Prozent.

Ein halbes Jahr ist ein zu kurzer Zeitraum, um Rückschlüsse auf die längerfristige Entwicklung der Strassenverkehrsunfälle oder der Fahrdisziplin der Fahrzeugführer zu erlauben. So kann auch die zufällige Häufung schwerer Unfälle in einem einzelnen Kanton zu einem verzerrten Bild führen. Dennoch wird der Bund, der einer konsequenten Durchsetzung der Geschwindigkeitslimiten schon bis anhin grosse Bedeutung beimass, in dieser Angelegenheit erneut an die Kantone gelangen.

Das Treibstoffzollgesetz (SR 725.116.2) vom 22. März 1985 regelt die Aufwendungen des Bundes für die Strassenkosten. Das Gesetz enthält keine Rechtsgrundlage, um Kantonen die Strassenbausubventionen zu kürzen, falls sie sich ungenügend für die Durchsetzung der Tempolimiten einsetzen sollten.

Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates befriedigt.

86.464

Interpellation Oehen

Untersuchung gegen Chefbeamte des Bundes

Enquêtes disciplinaires à l'encontre de fonctionnaires supérieurs

Wortlaut der Interpellation vom 3. Juni 1986

Im Zusammenhang mit meinen Bemühungen, zur vermehrten Respektierung und Durchsetzung der vom Gesetzgeber erlassenen Normen beizutragen, stellen sich heute, ausgelöst durch den Fall Cadrolina SA/Bundesamt für Justiz, Sektion «Erwerb von Grundstücken durch Personen im Ausland» einige grundsätzliche Fragen.

1. Worin besteht die verfassungsmässige Gleichheit vor dem Gesetz, wenn für eine bestimmte Rechtsverletzung jeder

Interpellation Schärli Neue Lärmvorschriften

Interpellation Schärli Nouvelles prescriptions contre le bruit

| | |
|---------------------|--|
| In | Amtliches Bulletin der Bundesversammlung |
| Dans | Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale |
| In | Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale |
| Jahr | 1986 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | III |
| Volume | |
| Volume | |
| Session | Herbstsession |
| Session | Session d'automne |
| Sessione | Sessione autunnale |
| Rat | Nationalrat |
| Conseil | Conseil national |
| Consiglio | Consiglio nazionale |
| Sitzung | 15 |
| Séance | |
| Seduta | |
| Geschäftsnummer | 86.510 |
| Numéro d'objet | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 09.10.1986 - 08:00 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 1496-1497 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 20 014 701 |