

87.380

Postulat Günter
Strassenverkehr. Erweiterung der Bussenliste
Circulation routière.
Nouvelles amendes d'ordre

Wortlaut des Postulates vom 19. März 1987

Der Bundesrat wird gebeten, Verstösse gegen Artikel 42 des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr (SVG) und Artikel 34 der Verordnung über die Strassenverkehrsregeln (VRV), wie das Laufenlassen des Motors vor Rotlicht, in die Bussenliste der Verordnung über Ordnungsbussen im Strassenverkehr (OBV) aufzunehmen.

Texte du postulat du 19 mars 1987

Le Conseil fédéral est invité à faire figurer dans la liste des amendes annexée à l'ordonnance sur les amendes d'ordre infligées aux usagers de la route (OAO) les contraventions à l'article 42 de la loi sur la circulation routière (LCR) et à l'article 34 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR), comme le fait de laisser tourner son moteur à un feu rouge.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Maeder-Appenzell, Zwygart (2)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit
Keine – Aucun

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 27. Mai 1987

Rapport écrit du Conseil fédéral du 27 mai 1987

Die Aufnahme eines Uebertretungstatbestands in die Ordnungsbussenliste kommt nur dann in Frage, wenn es sich um ein sogenanntes Massendelikt handelt, das eindeutig definierbar und zweifelsfrei feststellbar ist und keine Verkehrsgefährdung beinhaltet. Es muss immer ein leicht schematisierbarer Tatbestand sein, der keine schwierigen Sachverhalte mit Ermessensentscheiden enthält.

Sowohl die in Artikel 42 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) als auch insbesondere die in Artikel 34 der Verkehrsregelnverordnung (VRV) festgelegte Vorschrift lässt dem Ermessen des einzelnen Polizisten einen weiten Spielraum offen. Wann liegt eine vermeidbare Belästigung im Sinne von Artikel 42 Absatz 1 SVG vor und wann handelt es sich im Sinne von Artikel 34 VRV um einen kürzeren Halt, bei dem der Motor abzustellen ist, wenn dadurch das Wegfahren nicht verzögert würde? Hierüber herrscht in Fachkreisen keine Einigkeit, obwohl die kantonalen Verkehrspolizeichefs gewisse Absprachen über das polizeiliche Einschreiten getroffen haben. Auch aus der Gerichtspraxis ergeben sich keine klaren Richtlinien.

Nach den erwähnten Prinzipien des Ordnungsbussenverfahrens ist daher die gewünschte Erweiterung der Bussenliste nicht möglich. Verstösse gegen Artikel 34 VRV müssen von der Polizei verzeigt und im ordentlichen Verfahren geahndet werden.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt Ablehnung des Postulats.

Günter: Liebe verbliebene Kolleginnen und Kollegen, ich entschuldige mich, dass ich geblieben bin und das Postulat doch noch begründen möchte. Es geht hier nicht ums Gesetz, sondern um die Verordnung, und daher ist es auch nur ein Postulat.

Sie wissen, dass einige Kantone beschlossen haben, gemäss Gesetz zu büssen, wer seinen Motor vor Rotlicht

laufen lässt. Es ist offensichtlich, dass ein derartiges Verfahren sich für das Ordnungsbussenverfahren eignet. Der Bundesrat wendet sich mit der Begründung dagegen, es sei schwer feststellbar, ob jemand den Motor laufen lässt; er bezweifelt insgesamt die Prinzipien und wünscht daher, dass hier ein normales gerichtliches Verfahren durchgeführt wird. Das ist von mir aus gesehen ein Unsinn. Ein Autofahrer hat ja jederzeit die Möglichkeit, die Ordnungsbusse nicht zu begleichen, und dann kommt das richterliche Verfahren ganz von selbst in Gang. Nachdem gewisse Kantone diese Busse einführen, scheint es mir nun wirklich richtig, wenn der Bundesrat die Bereitschaft erklärt, dieses Vergehen in die Bussenliste aufzunehmen. Es ist nicht ein schlimmes Vergehen – da sind wir uns wahrscheinlich alle einig –, aber es ist eines, zudem ein häufiges, und infolgedessen sollte man die Gerichte nicht damit überlasten. Man würde sich sonst dem Vorwurf aussetzen, man sabotiere insgeheim die ganze Aktion. Ich möchte daher Frau Bundesrätin Kopp ersuchen, sich bereit zu erklären, das Postulat entgegenzunehmen, nicht zuletzt als Hilfe an diejenigen Kantone, die diese Busse gemäss Gesetz nun eingeführt haben.

Präsident: Herr Günter hält an seinem Postulat fest.

Bundesrätin **Kopp:** Der Bundesrat hat schriftlich Stellung genommen. Ich verzichte auf das Wort.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung des Postulates	25 Stimmen
Dagegen	40 Stimmen

86.960

Postulat Martin Jacques
Benzin und Naturgas für Motorfahrzeuge
Véhicules automobiles. Double
propulsion par l'essence et le gaz naturel

Wortlaut des Postulates vom 10. Oktober 1986

In zahlreichen Ländern hat der kombinierte Antrieb von Motorfahrzeugen (Benzin/Naturgas) grossen Erfolg. Im Rahmen des Diversifikationsprogramms, das realisiert werden soll, sollte der Bundesrat diese neue Art von Energienutzung unbedingt fördern.

Texte du postulat du 10 octobre 1986

Dans de nombreux pays, la double propulsion de véhicules automobiles par le gaz naturel et l'essence connaît un grand succès. Dans le programme de diversification qui va se mettre en place, il est essentiel que notre exécutif fédéral encourage ce nouveau mode d'utilisation d'énergie.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Borel, Brélaz, Cevey, Christinat, Couchepin, Darbellay, Frey, Giger, Gloor, Jaggi, Longet, Massy, Petitpierre, Pidoux, Pini, Robbiani, Salvioni, Savary-Vaud, Wyss (19)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

En réponse aux nombreuses questions parlementaires faisant suite à l'accident de la centrale de Tchernobyl, le Conseil fédéral a nettement pris position en faveur d'un programme de large diversification des énergies utilisées en Suisse. Le succès de cette stratégie ne sera assuré que par une volonté permanente et inflexible de notre exécutif visant à changer certaines commodités. De même, l'exemple qu'il pense donner sera déterminant!

Le trafic automobile dépendant dans sa presque totalité de

l'approvisionnement en pétrole est l'un des secteurs utilisateurs les plus monolithiques.

Générateur d'une pollution reconnue par tous les milieux scientifiques, le législateur lui a fixé des contraintes d'épuration draconiennes qui, petit à petit, se mettent en place.

Dans de nombreux pays, USA, Canada, Italie, la propulsion d'un véhicule automobile, même équipé d'un catalyseur, se fait simultanément par le gaz naturel ou le pétrole. Les problèmes techniques posés par ce double moyen de locomotion sont résolus à satisfaction et cette diversification connaît un grand succès.

Quand on sait en outre que les émissions dues à la combustion du gaz sont nettement inférieures à celles du pétrole, il y a deux raisons essentielles pour favoriser cet autre genre d'énergie fossile, soit:

1. une diminution de la pollution,
2. une diversification de notre approvisionnement.

Pour que ce mode de locomotion puisse trouver un créneau d'utilisation en Suisse, il est essentiel que le Conseil fédéral le veuille. La meilleure démonstration consisterait à transformer la flotte de véhicules de nos grandes régions dans un premier temps. Dans un deuxième d'encourager par divers moyens d'autres utilisateurs potentiels.

Ces mesures seraient la traduction réaliste et cohérente d'un discours politique plein de bonnes intentions.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 15. Dezember 1986

Rapport écrit du Conseil fédéral du 15 décembre 1986

Le gaz naturel (méthane), désigné au niveau international par les sigles LNG (Liquefied Natural Gas) ou CNG (Compressed Natural Gas), est le principal composant des gaz recueillis dans certaines couches géologiques. On le trouve toutefois aussi dans les bio-gaz émanant des dépôts d'ordures, des stations d'épuration, etc. La Suisse ne possédant pas de gisements de gaz naturel dignes d'intérêt, la mesure proposée ne saurait réduire notre dépendance de l'étranger et ne constituerait donc pas un moyen judicieux d'accroître la diversification de nos sources d'énergie.

De plus, le gaz naturel ne se prête guère à la propulsion de véhicules automobiles. C'est l'entreposage de ce gaz qui constitue la principale difficulté, puisqu'il nécessite une pression élevée (env. 200 bar) ou une température très basse (-162 degrés C) et donc des réservoirs coûteux, et aussi volumineux, en raison de son faible pouvoir énergétique. Jusqu'à présent, le gaz naturel n'est utilisé comme carburant dans aucun pays d'Europe.

Vu ce qui précède, il n'est pas judicieux de prévoir, dans notre pays, des mesures visant à promouvoir l'utilisation du méthane pour la propulsion de véhicules automobiles.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral propose de rejeter le postulat.

M. Martin Jacques: Le Conseil fédéral a traité ce postulat selon une expression française «par-dessous la jambe». En effet, il ne répond que par trois paragraphes à une question qui, aujourd'hui, revêt beaucoup d'importance. On reçoit des rapports pratiquement toutes les semaines concernant la diversification des énergies. Or, lorsqu'on est en possession d'une proposition concrète sur une possibilité de diversifier, on ne se donne pas la peine de l'étudier.

Le gaz naturel, que l'on trouve de plus en plus en Europe et qui ne présente aucun problème d'approvisionnement, peut être entreposé de manière tout à fait logique, sans difficulté pratique grâce au progrès technique.

En outre, les Etats-Unis, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et le Canada ont démontré qu'il est parfaitement possible d'avoir des voitures équipées d'un moteur consommant de l'essence et du gaz, sans rencontrer des problèmes techniques difficiles à résoudre.

Dès lors, je ne comprends pas pourquoi le Conseil fédéral veut refuser ce postulat, alors qu'il tient à diversifier l'utilisation des énergies et que cette proposition entre exactement dans ses vues.

C'est la raison pour laquelle je vous propose de maintenir ce postulat et demande un rapport plus concret et plus objectif sur cet objet.

Bundesrätin Kopp: In der Schweiz finden sich keine Erdgasvorkommen, so dass die Auslandabhängigkeit der Schweiz nicht verringert würde. Für den Antrieb von Motorfahrzeugen ist Naturgas zudem nur wenig geeignet. Die Hauptschwierigkeit besteht jedoch in der Lagerhaltung dieses Gases, welche bei hohem Druck (etwa 200 bar) oder bei tiefer Temperatur (-162°C) erfolgt und somit aufwendige und infolge des geringen Energiegehaltes des Gases auch voluminöse Tankanlagen bedingt. Naturgas wird bisher in keinem europäischen Land als Treibstoff verwendet. Das sind die wesentlichen Gründe, weshalb der Bundesrat das Postulat ablehnt.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung des Postulates	41 Stimmen
Dagegen	12 Stimmen

Ueberwiesen – Transmis

87.432

Motion Fierz

Motorfahrzeug-Rennen. Verbot

Vehicules automobiles.

Interdiction des circuits

Wortlaut der Motion vom 9. Juni 1987

Der Bundesrat wird beauftragt, den eidgenössischen Räten eine Aenderung des Strassenverkehrsgesetzes Artikel 52 Absatz 1 vorzulegen, die das bestehende Verbot von Rundstrecken-Rennen mit Motorfahrzeugen generell auf alle Arten von Motorfahrzeug-Rennen ausdehnt.

Angesichts des fortschreitenden Waldsterbens ist eine Reduktion des Verkehrsaufkommens angezeigt, wobei sicher zuerst bei nicht zwingend notwendigen Verkehrsarten angesetzt werden müsste.

Texte de la motion du 9 juin 1987

Le Conseil fédéral est chargé de soumettre aux Chambres fédérales un projet de modification de l'article 52, 1er alinéa, de la loi sur la circulation routière, qui vise à étendre à toutes les courses de véhicules automobiles l'interdiction des courses en circuit.

Etant donné que le dépérissement des forêts continue à progresser, il paraît indiqué de réduire le trafic routier, et en premier lieu dans les cas où il n'est pas absolument nécessaire.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Brélaz, Rebeaud (2)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

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

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 26. August 1987

Rapport écrit du Conseil fédéral du 26 août 1987

Nach Artikel 52 Absatz 1 SVG sind öffentliche Rundstreckenrennen mit Motorfahrzeugen verboten. Der Bundesrat kann einzelne Ausnahmen gestatten oder das Verbot auf andere Arten von Motorfahrzeugrennen ausdehnen; er berücksichtigt bei seinem Entscheid vor allem die Erfordernisse der Verkehrssicherheit und der Verkehrserziehung. Der Bundesrat hat in Artikel 94 Absatz 3 VRV einzelne Aus-

Postulat Martin Jacques Benzin und Naturgas für Motorfahrzeuge

Postulat Martin Véhicules automobiles. Double propulsion par l'essence et le gaz naturel

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	86.960
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1988 - 15:00
Date	
Data	
Seite	226-227
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 172

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.