

1972 geschaffen. Damit diese Institution zeit- und zukunfts-gerecht bleiben kann, muss Jugend + Sport der laufenden Entwicklung angepasst werden. Die Grundstrukturen von 1972 bleiben aber gültig. Das zuständige Bundesamt arbeitet gegenwärtig mit den Kantonen und Verbänden als Partnern an Konzepten der Jugend-, Leiter- und Kaderausbildung für das nächste Jahrzehnt. Der Bundesrat ist deshalb der Auffassung, dass entsprechend dem Antrag der Motion eine Anpassung an die Entwicklung geprüft wird. Diese könnte als Alternativen enthalten: ein erhöhtes Angebot des Bundes im Sinne einer qualitativen Verbesserung der Ausbildung und die schrittweise Einführung neuer Sportfächer oder nach Möglichkeit eine zeitgemässe Anpassung der Entschädigungsansätze an die Teuerung. In diesem Sinne beantragt der Bundesrat, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

2. Herabsetzung des Minimalalters: Jugend + Sport wurde im Bundesgesetz von 1972 als Anschlussprogramm für die nachschulpflichtige Jugend geschaffen: Es soll nach Abschluss der obligatorischen Schulzeit eine Lücke ausfüllen und die Jugendlichen zu weiterer sportlicher Tätigkeit animieren. Im Rahmen des 1. Paketes der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen wurde die sportliche Förderung der schulpflichtigen Jugend im obligatorischen Turn- und Sportunterricht sowie im freiwilligen Schulsport als Sache der Kantone bestätigt. Die Kantone sind in diesem Zusammenhang berechtigt, die Strukturen von Jugend + Sport für die Unterstützung der Sporttätigkeit für jüngere und eventuell ältere Teilnehmer zu verwenden, wenn sie dafür ihre finanziellen Mittel einsetzen.

Gestützt auf diese klare Differenzierung der Zuständigkeit und weil im gegenwärtigen Zeitpunkt die Schaffung der notwendigen finanziellen, personellen und organisatorischen Rahmenbedingungen nicht möglich ist, vertritt der Bundesrat die Auffassung, unter den heutigen Voraussetzungen Jugend + Sport in der bisherigen Altersstruktur zu belassen, und beantragt deshalb die Ablehnung des Antrages.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates
Déclaration écrite du Conseil fédéral*

1. Entschädigungsfrage: Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.
2. Herabsetzung des Minimalalters: Der Bundesrat beantragt, die Motion abzulehnen.

Dirren: Bezüglich der Motion «Jugend und Sport. Revision des Bundesgesetzes» bin ich mit dem Bundesrat einverstanden, wenn er schreibt, dass «Jugend und Sport» zeit- und zukunfts-gerecht bleiben kann. «Jugend und Sport» muss aber den laufenden Entwicklungen angepasst werden. Ich erwähne hier die qualitative Verbesserung der Ausbildung, die schrittweise Einführung von neuen Sportfächern und die Revision der Entschädigungsfrage.

Den ersten Punkt der Motion will der Bundesrat als Postulat entgegennehmen. Angesichts der Vorarbeiten, die bereits im Gange sind, bin ich damit einverstanden.

Den zweiten Punkt der Motion lehnt der Bundesrat ab. Er betrifft die Herabsetzung des Teilnehmeralters von bisher 14 auf 12 Jahre. Wir wissen, dass heute den Jugendlichen bereits bedeutend früher die technischen und taktischen Grundlagen für den späteren Breiten- und Spitzensport beigebracht werden. Zurzeit, Herr Bundesrat, laufen in den Kantonen Zürich und Bern Versuche, dieses Alter auf 10 Jahre herabzusetzen.

Ich kann mich mit Ihrem Antrag auf Ablehnung der Motion einverstanden erklären, wenn Sie bereit sind, nach genauer Analyse der Versuche in den Kantonen Zürich und Bern dieses und alle anderen aufgeworfenen Probleme in einen künftigen Revisionsvorschlag miteinzubeziehen.

1. Punkt – 1er point
Überwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

2. Punkt – 2e point
Abgelehnt – Rejeté

87.354

Motion Mauch**Luftbelastung aus dem Strassenverkehr.
Weitere Begrenzung****Pollution atmosphérique imputable
au trafic routier.****Renforcement des mesures de lutte***Wortlaut der Motion vom 18. März 1987*

Das Luftreinhalte-Konzept des Bundesrates macht deutlich, dass weitere, strenge Massnahmen zur Reduktion der Schadstoff-Emissionen aus dem Strassenverkehr dringend nötig sind.

Der Bundesrat wird daher gebeten, die folgenden Massnahmen rasch zu beschliessen:

1. Verschärfung der Abgasvorschriften für Dieselfahrzeuge (schwere Motorwagen) in dem Sinn, dass ein Stufenplan vorgelegt wird, welcher gewährleistet, dass bis spätestens 1995 die Grenzwerte für den Schwerverkehr den Standard der Grenzwerte für die übrigen Motorfahrzeuge erreichen.
2. Verschärfung der Emissionsvorschriften für Motorräder (2. Stufe) und Verzicht auf die Unterscheidung der Vorschriften für 2-Takt- und 4-Takt-Motoren spätestens auf den 1. Oktober 1990.
3. Ausdehnung der jährlichen Abgaswartungspflicht auf den Schwerverkehr, auf Diesel-Personenwagen, Motorräder und Mofas.
4. Vorschriften über die Reduktion der Treibstoffverluste durch Verdampfen beim Transport, beim Abfüllen und im Stand.

Texte de la motion du 18 mars 1987

Le rapport «Stratégie de lutte contre la pollution de l'air» publié par le Conseil fédéral montre bien qu'il est urgent de prendre de nouvelles et sévères mesures pour réduire les émissions polluantes imputables au trafic routier.

C'est pourquoi le Conseil fédéral est chargé de décider rapidement les mesures suivantes:

1. Rendre plus sévères les prescriptions concernant les gaz d'échappement des véhicules à moteur Diesel (véhicules à moteur lourds) au moyen d'un plan garantissant que les poids lourds atteindront par étapes, d'ici à 1995 au plus tard, le niveau des valeurs limites imposées aux autres véhicules à moteur.
2. Rendre plus sévères les prescriptions concernant les émissions des motocycles (2e étape) et renoncer, au plus tard à partir du 1er octobre 1990, à faire une distinction entre moteurs à deux temps et à quatre temps.
3. Étendre aux poids lourds, aux voitures Diesel, aux motocycles et aux cyclomoteurs l'obligation du contrôle annuel des gaz d'échappement.
4. Edicter des prescriptions concernant la réduction des pertes de carburant par évaporation lors du transport, du remplissage et à l'arrêt.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Ammann-St. Gallen, Bäumlin, Borel, Braunschweig, Chopard, Deneys, Fankhauser, Fehr, Friedli, Hubacher, Jaggi, Lanz, Leuenberger-Solothurn, Leuenberger Moritz, Meizoz, Morf, Neukomm, Ott, Pitteloud, Reimann, Renschler, Rubi, Ruffy, Stamm Walter, Stappung, Weber-Arbon, Zehnder (27)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Das Luftreinhalte-Konzept des Bundesrates macht deutlich, dass weitere strenge Massnahmen zur Reduktion der Schadstoff-Emissionen auch aus dem Strassenverkehr dringend nötig sind.

1. Der Bundesrat hat für schwere Motorwagen auf den 1. Oktober 1987 Grenzwerte für Kohlenwasserstoffe (HC),

Kohlenmonoxid (CO) und für Stickoxide (NOx) festgelegt, welche lediglich ungefähr den Stand der Dinge festschreiben. Für die schädlichen Partikelemissionen fehlen Grenzwerte nach wie vor. Dies ist umso bedenklicher, als wegen eines technischen Zielkonfliktes konstruktiv-technische Massnahmen dazu führen könnten, dass zur Reduktion der NOx-Emissionen ein Anstieg der Partikelemissionen in Kauf genommen wird. Ausserdem fehlt ein Anreiz für weitere technische Entwicklungen.

Bereits anlässlich der Verordnungsvernehmlassung im Frühjahr 1986 verlangten 16 Kantone, verschiedene Umweltorganisationen sowie Organisationen wie der Städteverband, der Verband der kantonalen Strassenverkehrsämter, die Uebernahme der US-Transient-Tests für schwere Motorwagen, welcher eine Partikelmessung und damit einen Partikelgrenzwert erlauben würde.

Nachdem neue Lastwagenmodelle die festgelegten Normen bei weitem unterbieten, gibt es keinen Grund, die Emissionsgrenzwerte für schwere Motorwagen nicht unverzüglich mit einem Stufenplan analog demjenigen in den USA zu verschärfen; dies umso mehr, als die Stickoxidemissionen aus dem Schwerverkehr im Gegensatz zu jenen aus dem Personenwagenverkehr weiterhin deutlich zunehmen und jene Ende der neunziger Jahre sogar übertreffen werden. Es gib aber keinen Grund, für die Schwerverkehrsemissionen einen anderen Standard zu tolerieren als für die Emissionen aus dem Personenwagenverkehr.

2. Bei den Motorrädern wird unterschieden zwischen Vorschriften für 2-Takt- und solchen für 4-Takt-Motoren, wobei die HC-Emissionsgrenzwerte für 2-Takt-Motoren um etwa ein Drittel höher sind als für 4-Takt-Motoren. Diese Unterscheidung ist aufzuheben, was eine deutliche Verringerung der HC-Emissionen bringen wird. Der Beschluss für diese 2. Stufe der Emissionsbegrenzung für Motorräder ist rasch zu treffen, damit sie spätestens auf den 1. Oktober 1990 in Kraft gesetzt werden kann.

3. Je strenger die Abgasvorschriften sind, desto wichtiger wird die Wartung und die Kontrolle der Motorfahrzeuge. Die jährliche Wartungspflicht besteht lediglich für Personenwagen und ist daher rasch auf alle anderen Fahrzeugkategorien auszuweiten, entsprechend der Verschärfung der Vorschriften. Für Dieselfahrzeuge steht als Uebergangsregelung die Partikelmessung im Vordergrund (Bacharachzahl). Die Wartungspflicht muss aber ohne Verzug auf weitere Schadstoffe ausgedehnt werden.

4. Treibstoffe sind Kohlenwasserstoffe mit so tiefen Siedepunkten, dass die Verdampfungsverluste beim Transport, beim Abfüllen und sogar bei Fahrzeugen im Stand recht erheblich sind. Durch technische Vorkehrungen ist es möglich, diese Verluste markant zu reduzieren und damit die HC-Emissionen zu senken.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 24. Juni 1987

Rapport écrit du Conseil fédéral du 24 juin 1987

Die weitere Verschärfung der Abgasvorschriften für schwere Motorwagen und für Motorräder hat der Bundesrat schon am 22. Oktober 1986 beschlossen. Er hat nämlich das EJPD beauftragt, ihm bis Ende 1987 diesbezügliche Anträge zu unterbreiten. Damit ist dem Hauptanliegen der Motion bereits Rechnung getragen.

Eine Reihe von weiteren Massnahmen wird durch die zuständigen Aemter geprüft, so auch die Ausdehnung der Abgaswartungspflicht auf andere Fahrzeugkategorien und die weitergehende Begrenzung von Verdampfungsemissionen.

Die Motion kann auch aus rechtlichen Gründen nicht als solche entgegengenommen werden. Der Erlass von Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Motorfahrzeuge fällt nach Artikel 8 des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1958 über den Strassenverkehr (SR 741.01) in die Zuständigkeit des Bundesrates. Wo der Gesetzgeber den Bundesrat zur Rechtsetzung ermächtigt, also im delegierten Rechtsetzungsbereich, können dem Bundesrat auf dem Wege einer Motion nicht verbindliche Gesetzgebungsaufträge erteilt werden.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

87.423

**Motion Egli-Winterthur
Chauffeurverordnung. Revision
Motion Egli-Winterthur
Ordonnance sur les chauffeurs.
Révision**

Wortlaut der Motion vom 3. Juni 1987

Der Bundesrat wird aufgefordert, die Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer (Chauffeurverordnung ARV) in dem Sinne abzuändern, dass eine Reduktion der wöchentlichen Höchstarbeitszeit der Chauffeure vorgenommen wird.

Texte de la motion du 3 juin 1987

Le Conseil fédéral est chargé de préparer une révision de l'ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles (ordonnance sur les chauffeurs (OTR), visant à une réduction de la durée maximale du travail hebdomadaire des chauffeurs.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Ammann-St. Gallen, Bäumlin, Bircher, Braunschweig, Bundi, Chopard, Christinat, Clivaz, Deney, Fankhauser, Fehr, Friedli, Hubacher, Lanz, Leuenberger Moritz, Longet, Mauch, Morf, Nauer, Neukomm, Rechsteiner, Reimann, Ruffy, Stamm Walter, Stappung, Vannay, Wagner, Weber-Arbon, Zehnder (29)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Mit Chauffeurverordnung vom 6. Mai, die am 1. September 1981 in Kraft trat, reduzierte der Bundesrat die wöchentliche Arbeitszeit der Chauffeure von 50 auf 48 Stunden. In der Zwischenzeit sind in der Industrie, dem Gewerbe und anschliessend bei den öffentlichen Arbeitgebern, so auch beim Bund, weitere Arbeitszeitverkürzungen erfolgt. Gemäss Artikel 56 des Strassenverkehrsgesetzes hat der Bundesrat dafür besorgt zu sein, dass die Beanspruchung der Berufschauffeure nicht grösser ist als nach den gesetzlichen Regelungen für vergleichbare Tätigkeiten. In diesem Zusammenhang ist auf die erfolgte Revision des Arbeitszeitgesetzes hinzuweisen. Dazu kommt, dass die heutigen Verkehrsverhältnisse und die Verkehrsdichte eine immer grössere Aufmerksamkeit gegenüber dem Verkehrsgeschehen verlangen, was die Chauffeure psychisch und physisch belastet.

Diese Situation bedingt für die Betroffenen eine längere Erholungszeit, um die Gesundheit nicht zu gefährden. Aus diesem Grunde ist eine Arbeitszeitverkürzung dringend. Eine solche Massnahme ist auch im Interesse der Verkehrssicherheit.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 19. August 1987

Rapport écrit du Conseil fédéral du 19 août 1987

Nach Artikel 56 Absatz 1 SVG ordnet der Bundesrat die Arbeits- und Präsenzzeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer. Er sichert ihnen eine ausreichende Ruhezeit sowie Ruhetage, so dass ihre Beanspruchung nicht grösser ist als nach den gesetzlichen Regelungen für vergleichbare Tätigkeiten.

Die wöchentliche Höchstarbeitszeit für Berufschauffeure

Motion Mauch Luftbelastung aus dem Strassenverkehr. Weitere Begrenzung

Motion Mauch Pollution atmosphérique imputable au trafic routier. Renforcement des mesures de lutte

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1987
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	14
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.354
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.10.1987 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1442-1443
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 761

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.