

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 Eggli-Winterthur
Chauffeurverordnung. Revision
Motion Eggli-Winterthour
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

wurde letztmals 1981 anlässlich der Totalrevision der Chauffeurverordnung (ARV) von 50 auf 48 Stunden herabgesetzt. In der Zwischenzeit ist die wöchentliche Höchstarbeitszeit für Arbeitnehmer, die dem Arbeitszeitgesetz (AZG) unterstehen, um 2 Stunden auf 42 Stunden gesenkt worden. Die Reduktion der Höchstarbeitszeit gemäss AZG vermag jedoch eine Herabsetzung der Höchstarbeitszeit für Berufschaffere allein nicht zu rechtfertigen. Wie dies Artikel 56 Absatz 1 SVG vorsieht, ist der Arbeitszeitvergleich auch noch mit anderen gesetzlichen Regelungen vorzunehmen. Namentlich ein Vergleich mit der Arbeitszeitregelung gemäss Arbeitsgesetz ist unerlässlich. Schliesslich drängt es sich auf, die Frage einer Arbeitszeit-Reduktion für Berufschaffere auch im Lichte der hängigen Volksinitiative zur Herabsetzung der Arbeitszeit zu untersuchen und zu gegebener Zeit die Stellungnahmen der Sozialpartner einzuholen.

Nach Artikel 56 Absatz 1 SVG fällt die Festlegung der wöchentlichen Höchstarbeitszeit für Berufschaffere in den delegierten Rechtsetzungsbereich des Bundesrates. Motionen, die den Bundesrat in diesem Bereich zu einem Tun oder Unterlassen verpflichten wollen, sind daher auch nach Ansicht verschiedener Staatsrechtslehrer unechte Motionen, mithin Postulate (vgl. Votum SR Aubert in der Sondersession vom Februar 1985). Die Frage einer Herabsetzung der Höchstarbeitszeit für Berufschaffere wird geprüft, so dass die Motion als Postulat entgegengenommen werden kann.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates
Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

87.473

Motion Eisenring
Raumplanung und Kleingärten
Jardins familiaux et aménagement
du territoire

Wortlaut der Motion vom 17. Juni 1987

Der Bundesrat wird eingeladen, die Raumplanungsgesetzgebung dahingehend zu ergänzen, dass künftig die Errichtung von sogenannten Schrebergärten auch in den mit einem Bauverbot bzw. mit erheblichen Auflagen belegten Grundstücken in einem angemessenen Umfang möglich ist.

Texte de la motion du 17 juin 1987

Le Conseil fédéral est chargé de compléter la législation sur l'aménagement du territoire de telle sorte qu'il soit possible à l'avenir d'aménager un nombre raisonnable de jardins familiaux sur des terrains où la construction est interdite ou subordonnée à des charges strictes.

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Als der aus Süddeutschland stammende Mediziner Dr. Schreiber im letzten Jahrhundert erstmals in das industriell aufstrebende Berlin kam, sorgte er sich bald um die gesundheitliche Verfassung der industriellen Arbeitnehmer und entschied sich bald einmal dahin, es seien diesen Arbeitnehmern und ihren Familien möglichst nahe bei den Arbeits- und Wohnstätten auch Erholungsräume zur Gestaltung nach eigenen Vorstellungen zu vermitteln und zur Verfügung zu stellen. Das war die Geburtsstunde der Schrebergärten. Um solche Kleingärten bemühen sich seit Jahrzehnten auch zahlreiche Vereine unseres Landes.

Die Aufgaben solcher Schrebergärten mögen sich durch die veränderte Industriewelt, den kleineren Mühen des Arbeitsplatzes, der Verkürzung der Arbeitszeit sowie der Gewährung von Ferien zum Teil gewandelt haben. Doch haben die Schrebergärten im Alltag sicher und vor allem für die in Städten wohnende Bevölkerung auch heute noch eine grosse, im allgemeinen sogar noch eine wachsende Bedeutung. Soweit in der Schweiz Schrebergärten vorhanden sind, befinden sich diese in der Regel in der Nähe von Agglomerationen und sind leicht, in Zürich zum Teil sogar mit den städtischen Verkehrsbetrieben erreichbar. Die Schrebergärten dienen hierbei nicht allein dem Anbau von Früchten und Gemüse sowie Blumen für den eigenen Bedarf, sondern ermöglichen ganz generell den unbeschwertten Aufenthalt in der Natur. Namentlich für Familien mit Kindern liegen hier Quellen zu einer echten inneren Bereicherung und zur Pflege einer, wenn sich auch im kleinen Rahmen haltenden Naturverbundenheit.

Das Problem besteht nun aber darin, dass jüngere Familien kaum oder dann erst nach langen Wartefristen überhaupt an solche Kleingärten herankommen. Die Wartelisten bei den entsprechenden Vereinen und bei Körperschaften mit geeigneten Gartenflächen sind oft so lange, dass sich Interessenten schon gar nicht mehr melden, sondern resignieren. Durch die Raumplanungsgesetzgebung sind – sollen neue Kleingärten geschaffen werden – für solche Entwicklungen zusätzliche, oft praktisch gar nicht mehr überwindbare Schwierigkeiten entstanden. Bei aller Würdigung der Erfordernisse eines ausreichenden Schutzes der Landschaft sollte man indessen berechnete Wünsche des Menschen nicht einfach übergehen oder bagatellisieren. In der Regel bleiben doch auch Kleingärten Grünfläche, selbst wenn man – wohl der wesentliche Einwand – geltend machen dürfte, dass auf Kleingärtenarealen meist auch Kleinbauten errichtet werden (Remisen usw.) und sich auch Fragen der Reinhaltung (Gewässerschutz) und der Zufahrten ergeben. Es sind das heute aber alles Probleme, die zu lösen bzw. überwindbar sind, ohne dass andere berechnete Schutzinteressen hinangestellt werden müssten. Der gesunde Menschenverstand und die Technik in Einklang zu bringen, dürfte nicht unmöglich sein.

Man wird die Vor- und Nachteile von diesbezüglichen Sonderregelungen in der Gesetzgebung sehr ernsthaft und vor allem unter dem Gesichtspunkt des Lebensraumes des Menschen zu würdigen haben. Der Bundesrat wird daher eingeladen, die Frage einer entsprechenden Anpassung der Gesetzgebung zu prüfen und dem Parlament Antrag zu stellen und dies innerhalb eines zeitlichen Rahmens, damit die Kinder der derzeit an Schrebergärten interessierten Familien nicht auch schon wieder das AHV-Alter erreicht haben werden.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 26. August 1987

Rapport écrit du Conseil fédéral du 26 août 1987

1. Die Motion verlangt eine Ergänzung des RPG in dem Sinn, dass die Errichtung von Kleingärten auch im Nichtbaugelände ermöglicht wird.

2. Sogenannte Schrebergärten machen die Bereitstellung einer gewissen Infrastruktur erforderlich. Sie zeitigen, vor allem in jenen Fällen, in denen sie abseits des Siedlungsgebietes zu liegen kommen, erhebliche Auswirkungen auf Erschliessung und Umwelt. Darüberhinaus dienen sie zum Teil nicht nur der Hobbygärtnerei, sondern übernehmen mit ihren – betrieblich oft nicht notwendigen – Garten- und Gerätehäuschen die Funktion von Wochenendparks.

Das Bedürfnis nach Schrebergärten ist nicht von der Hand zu weisen. Dem Anliegen des Motionärs kann jedoch bereits mit der geltenden Gesetzgebung Rechnung getragen werden: Gestützt auf Artikel 18 Absatz 1 RPG können die Kantone für die Errichtung von Kleingartenanlagen spezielle Zonen vorsehen. Von dieser Möglichkeit hat beispielsweise der Kanton Bern Gebrauch gemacht (vgl. Artikel 78 BauGBE).

Der Weg über die Nutzungsplanung ist dem vom Motionär

Motion Eggli-Winterthur Chauffeurverordnung. Revision

Motion Eggli-Winterthour Ordonnance sur les chauffeurs. Révision

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	87.423
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.10.1987 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1443-1444
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 762

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.