

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-

nahmen vorgesehen (z. B. Kart-Rennen), andererseits das Verbot in Artikel 94 Absatz 2 VRV auf andere Arten von Rennen ausgedehnt (z. B. Stock-Car-Veranstaltungen). Nach Artikel 52 Absatz 2 SVG können die Kantone die übrigen motorsportlichen Veranstaltungen auf ihrem Gebiet bewilligen, also z. B. Motorfahrzeugrennen, die keine Rundstreckenrennen sind. Es geht um die Bewilligung zur Benützung der öffentlichen Strassen über den Gemeingebrauch hinaus, was eine klassische Domäne der Kantone ist (Ausfluss der in der Verfassung garantierten Strassenhoheit der Kantone).

Zu einer weitergehenden Einschränkung der kantonalen Souveränität besteht sachlich kein Anlass. Die Kantone erteilen nur sehr zurückhaltend Bewilligungen für motorsportliche Veranstaltungen; einzelne sehen davon gänzlich ab. Dabei müssen sie auf allfällige Lärmimmissionen und Luftverunreinigungen Rücksicht nehmen (Art. 95 Abs. 2 VRV; Art. 33 LRV). Ein absolutes Verbot für motorsportliche Veranstaltungen auf Bundesebene drängt sich daher nicht auf, zumal es sich mangels Verfassungsgrundlage nicht auf Veranstaltungen ausserhalb öffentlicher Strassen erstrecken könnte (öffentliche Rundstreckenrennen im Sinne von Art. 52 Abs. 1 SVG bilden in dieser Hinsicht eine Ausnahme).

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates
Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, die Motion abzulehnen.

Fierz: Im Zusammenhang mit der Rothenthurmdebatte wurde u. a. gesagt: «Wenn man das Moor schon schützen will, dann sollte man auch die Motocross-Rennen verbieten.»

Gleichzeitig wurde im Kanton Bern eine Motion – der SVP interessanterweise – dem Grossen Rat überwiesen, die das Gurnigel-Rennen und andere Motorfahrzeug-Rennen im Kanton Bern verbieten wollte.

Ich habe gedacht, man müsse das doch auch in diesem Rat zur Diskussion stellen. Zur Begründung ganz kurz, stichwortartig: Wir wissen durch die Leute, die uns fachlich beraten, dass wir die Ziele der Luftreinhaltung mit den bisher eingeführten Massnahmen nicht erreichen. Wir wissen auch, dass es dazu Verzicht brauche würde, Verzicht auf unnötige Emissionen, und da muss man sich wirklich sagen, dass wahrscheinlich die Motorfahrzeug-Rennen etwas ganz Unwesentliches sind, wenigstens für die meisten Leute sind sie zum Lebensglück nicht notwendig. Man kann sich sogar fragen, ob sie nicht schädlich sind, indem sie einer Auffassung des Autofahrens Vorschub leisten, die eigentlich nicht auf unsere Strassen gehört. Ich meine, dass das ein Verzicht wäre, der leicht zu tragen wäre, und ich stelle das hiermit zur Diskussion.

Ich möchte abschliessend sagen, dass die Abgase ja nicht nur dem Wald schaden, sondern sie schaden den Gebäuden; sie verursachen z. B. in unserer Berner Altstadt riesige Kosten. Das spielt wohl weniger eine Rolle bei den Motorfahrzeug-Rennen, die nicht in der Stadt stattfinden, aber die Abgase schaden auch der Landwirtschaft. Wir haben durch die landwirtschaftliche Forschungsanstalt Liebefeld einen Nachweis, dass die Luftverschmutzung bei der Getreideernte 10 Prozent Einbusse verursacht; das hat auch auf das Paritätseinkommen der Bauern einen grossen Einfluss. Ich bitte Sie deshalb, diese Motion zu überweisen.

Scherrer: Ich muss heute ein letztes Mal das Wort ergreifen, weil ich wieder Partei für eine Minorität in unserem Land nehmen muss, die sich allein nicht effektiv wehren kann. Es soll also wieder mit der Begründung des Umweltschutzes eine Minderheit in der freien Entfaltung ihrer Persönlichkeit behindert werden. Ich kann Ihnen sagen, wie gross der Anteil der Abgase des Motorsports an der gesamten Luftbelastung ist: er beträgt sage und schreibe 0,012 Prozent! Das ist gleich null. Gewisse Leute können dem Motorsport nichts abgewinnen, er ist für sie vielleicht eine unwichtige Sportart; das gilt aber auch für andere Sportarten. Aber eines ist sicher: Die Leute, die diesen Sport betreiben, die

tun das mit sehr grossem Enthusiasmus, mit grossem Engagement. Ich habe es bereits einmal gesagt, und ich wiederhole es: Es ist mir lieber, ein Junger treibe Motorsport, als er treibe sich irgendwo anders herum!

Ich möchte Sie bitten, die Minderheit der Motorsportler zu schützen und die Motion abzulehnen.

Frau Bär: Herr Scherrer, so einfach kann man's doch nicht sagen. Diese Minderheit hat eine grosse Auswirkung, eine erzieherisch negative Auswirkung auf unsere Jugend. Wenn sie nicht Autorennensport macht, heisst das nicht, dass sich die Jugend dann irgendwo anders «herumtreibt»!

Sie haben den Treibstoffverbrauch und die Luftschadstoffbelastung der Rennen vorgebracht, aber Sie haben z. B. nicht gesagt, wieviele Trainingsläufe es braucht, um diese Rennen absolvieren zu können, und wie stark die Lärmbelastung ist, die Lärmbelastung durch die Autos der Besucher dieser Rennen! Ich bitte Sie, das auch zu bedenken. Ich glaube nicht, dass die Freiheit und die Entfaltungsmöglichkeiten einzelner eingeschränkt sind, wenn solcher Egoismus – der wirklich zulasten der Mehrheit geht – hier verboten wird.

Sie wollen keine grossen Einschränkungen, damit wir die Luftreinhaltungs- und die Lärmverordnung einhalten können, Sie wollen keine kleinen Schritte: Sagen Sie doch einmal, wie Sie dann diese Verordnungen erfüllen wollen!

Schwab: Das Votum von Herrn Fierz gibt mir Anlass, zwei Sachen zu sagen:

1. Es stimmt, dass das Kantonsparlament Bern eine gleiche Motion behandelt hat. Es stimmt auch, dass es ein SVP-Mitglied war, das diese Motion eingereicht hat, aber niemals im Namen der Fraktion.

Bei den Verhandlungen hat sich der Motionär der Stimme enthalten. Die erforderliche Gesetzesänderung wurde im Kantonsparlament abgelehnt.

2. Es ist gefährlich, wenn wir mit Sportverbots-Massnahmen beginnen, denn es würde sich sofort die Frage stellen, was wir alles und wo verbieten wollen.

Ich bitte Sie, die Motion abzulehnen.

Scherrer: Frau Bär hat gesagt, ich wolle keine Einschränkungen akzeptieren. Das ist grundsätzlich richtig, wobei ich dafür einen anderen Ausdruck verwende, aber ich kann Ihnen sagen, wie die Ziele der Luftreinhaltungsverordnung eingehalten werden: Durch die geregelte Dreiwegkatalysortechnik, die die Schadstoffe um über 90 Prozent reduziert. Das ist das Ziel, und das wollen wir erreichen.

Fierz: Herr Kollege Schwab, ich möchte da nicht als einer hingestellt werden, der Unsinn erzählt. Diese Motion des SVP-Mitgliedes wurde vom Grossen Rat des Kantons Bern überwiesen. Später kam der Regierungsrat mit dem entsprechenden Gesetz, und dieses Gesetz wurde dann abgelehnt; das ist eine andere Sache. Die Motion wurde überwiesen, und daraufhin habe ich meinen Vorstoss gemacht.

Bundesrätin Kopp: Ich möchte mich hier nicht zum Sinn oder Unsinn von solchen Rennen äussern, sondern Ihnen darlegen, weshalb der Bundesrat diese Motion ablehnt.

Es geht vor allem um föderalistische Überlegungen: Nach Artikel 52 Absatz 2 SVG können die Kantone bereits heute die motorsportlichen Veranstaltungen auf ihrem Gebiet bewilligen oder eben untersagen. Der Bund hat nur die Kompetenz beansprucht, die sogenannten öffentlichen Rundstrecken-Rennen zu verbieten.

Der Bundesrat sieht nicht ein, weshalb man hier die kantonale Souveränität noch weiter beschränken sollte, und zwar deshalb nicht, weil die Kantone mit der Erteilung von solchen Bewilligungen ausserordentlich zurückhaltend sind. Einzelne Kantone erteilen überhaupt keine Bewilligungen mehr. Es scheint mir doch etwas mit Kanonen auf Spatzen geschossen, wenn man jetzt von Bundes wegen diese Rennen untersagen sollte.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung der Motion 24 Stimmen
Dagegen 41 Stimmen

86.838

Postulat Hari**Verwendung von Spikesreifen****Pneus à clous**

Siehe Seite 225 hiervoor – Voir page 225 ci-devant

Präsident: Ich schlage Ihnen vor, nochmals zurückzukommen auf das Postulat Hari. Herr Hari war zwar nicht im Saal, als er aufgerufen wurde, aber er war im Vorzimmer mit der Vorbereitung beschäftigt. (*Heiterkeit*) Er verlangt das Wort. Sie sind damit einverstanden.

Hari: Ich danke Ihnen, dass ich noch zum Wort komme. Die Verordnung über Spikes-Reifen vom 29. September 1975 untersagt das Befahren von Autostrassen und Autobahnen mit Fahrzeugen mit Spikes-Reifen. Diese Massnahme ist infolge der überdurchschnittlichen Schäden, die mit Spikes-Reifen verursacht wurden, ergriffen worden. Zahlreiche Fahrer in Berg- und Hügellgebieten sind indes auf Fahrzeuge mit Spikes-Reifen angewiesen. Sie werden aber von der Benutzung von Autostrassen und Autobahnen ausgeschlossen. Das führt zu zahlreichen Härtefällen.

Ich habe den Bundesrat eingeladen zu prüfen, ob das Verbot nicht durch eine flexiblere Lösung ersetzt werden könnte. Ich habe zu bedenken gegeben, dass man beispielsweise eine Gebühr erheben könnte, welche im Sinne des Verursacherprinzips die durch die Spikes-Reifen verursachten Schäden an Autostrassen und Autobahnen im Durchschnitt decken könnte.

Die Antwort des Bundesrates ist meines Erachtens sehr unbefriedigend ausgefallen. Ich muss sagen: Es kann doch kaum die Rede von einer Bewährung der bestehenden Ordnung sein. Wer selber im Berggebiet wohnt und lebt, kann beurteilen, welche Schwierigkeiten durch diese Massnahmen entstanden sind. Die Lage hat sich drastisch verschlechtert seit dem an sich richtigen Verzicht auf Schwarzräumung und der breiten Einführung eines eingeschränkten Winterdienstes auch in Berg- und Hügellgebieten. Die Gefahr von Schleuderunfällen auf Autostrassen und Autobahnen hat eindeutig zugenommen.

Allein gestern morgen verunglückten auf der Strecke zwischen Thun und Bern gegen zehn Autofahrer, wobei die meisten mit grösseren Blechschäden und kleineren Prellungen davonkamen. Zwei davon waren recht schwere Unfälle. Wer heute einen mit Spikes ausgerüsteten Wagen auf einer Autostrasse fährt, wird zwangsläufig zum Rechtsbrecher. Der Bundesrat geht in seiner Antwort nicht auf die neue Lage ein. Unverständlich scheint mir die Behauptung, für die Festlegung der Spikes-Gebühr, wie ich sie vorgeschlagen habe, müssten die anrechenbaren Strassenschäden exakt quantifiziert und die zurückgelegte Fahrstrecke eines jeden Fahrzeuges zuverlässig ermittelt werden. Würde man den bundesrätlichen Argumenten folgen, wäre die Pauschalierung der Autobahnvignette auch nicht mehr zulässig. Ich glaube doch, dass man dort auch die gefahrenen Kilometer und die dadurch verursachten Kosten ermitteln müsste. Das kann doch wohl im Ernst nicht die Meinung des Bundesrates sein. Nur wenige zweifeln an der Richtigkeit der Gebührenerhebung bei der Autobahnvignette.

Ich verlange in meinem Postulat die Prüfung um Erhebung einer im Durchschnitt kostendeckenden Pauschalabgabe für Spikes-Reifen. Ich erwarte, dass dieses Anliegen

gründlich geprüft wird, und ersuche Sie, meinem Postulat zuzustimmen.

Bundesrätin Kopp: Sie wissen, dass die Spikes-Reifen ausserordentlich schwere Schäden auf den Strassen verursachen. Der Bundesrat hat diese Frage eingehend geprüft. Er hat, weil die Spikes-Reifen tatsächlich in bestimmten Situationen gewisse Vorteile haben, darauf verzichtet, wie andere Länder ein Verbot der Spikes-Reifen auszusprechen. Er hat hingegen die Verwendung dieser Spikes-Reifen eingeschränkt.

Es ist tatsächlich schwierig, Herr Hari, die Grundlage für eine spezielle Spikes-Gebühr zu finden. Wovon wollen Sie ausgehen? Wie quantifizieren Sie die Schäden an der Strasse? Wie wollen Sie gerechterweise diese Gebühren auf die Automobilisten verteilen? Es gibt solche, die benützen ihr Auto sehr wenig, andere benützen es sehr oft. Das sind die praktischen Schwierigkeiten, die sich nun einmal stellen, wenn Sie eine spezielle Gebühr für Spikes-Reifen erheben wollen.

Wir sind überzeugt, dass sich eine Aufhebung der bestehenden Einschränkungen nicht rechtfertigt, dass die heutige Regelung sich bewährt hat und dass sich die Automobilisten auch damit abgefunden haben.

Aus diesen Gründen beantragt Ihnen der Bundesrat, das Postulat abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung des Postulates 26 Stimmen
Dagegen 36 Stimmen

87.917

Postulat Rechsteiner
**Integration
der ausländischen Wohnbevölkerung
Intégration de la
population résidante étrangère**
Wortlaut des Postulates vom 9. Oktober 1987

Der Bundesrat wird eingeladen, den eidgenössischen Räten einen Bericht über die Integration der ausländischen Wohnbevölkerung in der Schweiz vorzulegen.

Der Bericht soll einerseits den gegenwärtigen Zustand analysieren (unter Einbezug der Bildungschancen, der sozialen Sicherheit, der Probleme der Familienzusammenführung, der zweiten Ausländergeneration etc. und unter Berücksichtigung der verschiedenen Ausländergruppen und Staatsverträge sowie der besonderen Probleme des Saisonierstatus). Andererseits soll er über Verbesserungsmöglichkeiten Auskunft geben (einschliesslich der Partizipation auf den verschiedenen Stufen des Gemeinwesens).

Texte du postulat du 9 octobre 1987

Le Conseil fédéral est invité à présenter aux Chambres un rapport sur l'intégration de la population résidante étrangère en Suisse.

Ce rapport doit d'une part analyser la situation actuelle (en tenant compte des possibilités de formation, de la sécurité sociale, des problèmes du regroupement familial, des problèmes qui se posent à la seconde génération d'étrangers, etc., ainsi que des différences entre les groupes d'étrangers, des accords internationaux conclus et des questions particulières que pose le statut des saisonniers), d'autre part, donner des renseignements sur la possibilité d'améliorer cette situation (la participation à tous les niveaux de la vie sociale devra être également examinée).

Motion Fierz Motorfahrzeug-Rennen. Verbot

Motion Fierz Véhicules automobiles. Interdiction des circuits

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	87.432
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1988 - 15:00
Date	
Data	
Seite	227-229
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 173