

ser Pflicht können aber Tunnellösungen nicht einfach ohne Rücksicht auf die Kosten und die Bedürfnisse des Verkehrs in Betracht gezogen werden. Die eidgenössischen Räte haben mit der Krediterteilung zur Verwirklichung der «Bahn 2000» einen Höchstbetrag festgesetzt, bis zu welchem die SBB finanzielle Verpflichtungen zur Ausführung dieses Projekts eingehen dürfen.

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung zweiter Stufe werden auch die landschaftlichen Auswirkungen des Projekts und die Massnahmen zur möglichst weitgehenden Verringerung der landschaftlichen Belastung eingehend geprüft. Neben unterirdischen Linienführungen gehören hierzu weitere Massnahmen zugunsten einer landschaftschonenden Trassierung.

5. Die Umweltverträglichkeitsprüfung erster Stufe wurde für den Grundsatzentscheid über das Konzept «Bahn 2000» soweit nötig durchgeführt. Dabei sprach sich der Bundesrat zugunsten einer sorgfältigen Umweltverträglichkeitsprüfung zweiter Stufe bei der Projektbearbeitung aus. In dieser zweiten Phase werden die möglichen Auswirkungen des Projekts inklusive der unter Ziffer 4 erwähnten landschaftlichen Auswirkungen umfassend ermittelt und die Einhaltung der gesetzlich festgelegten Grenzwerte überprüft.

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

Diese Haltung lässt sich auch deshalb verantworten, weil im Bereich des Schutzes der Mutterschaft auch die Kantone tätig werden können und einzelne Kantone (ZG, SH, SG) bereits entsprechende Leistungen kennen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion	offensichtliche Mehrheit
Dagegen	Minderheit

Präsident: Die Interpellantin ist von der Antwort des Bundesrates nicht befriedigt.

87.949

Interpellation Leutenegger Oberholzer
Luftreinhalte-Verordnung.
Verkehrsbeschränkende Massnahmen
Ordonnance sur la protection de l'air.
Mesures applicables au trafic

Wortlaut der Interpellation vom 10. Dezember 1987

Die Luftreinhalteverordnung beinhaltet in Artikel 33 für den Fall übermässiger Immissionen die Möglichkeit zum Erlass verkehrsbeschränkender Massnahmen. Aufgrund der akuten, bedrohlichen Luftvergiftung wird bei der Bevölkerung der Ruf nach Erlass von Verkehrsbeschränkungen immer grösser. Es besteht aber eine grosse Unsicherheit in bezug auf diesbezügliche Konsequenzen der Kantone bzw. Gemeinden.

Zur Klärung des Sachverhalts ersuche ich deshalb den Bundesrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Welcher Art sind die verkehrsbeschränkenden Massnahmen, die gemäss Artikel 33 der Luftreinhalte-Verordnung (LRV) von den Kantonen bzw. Gemeinden zur Bekämpfung übermässiger Immissionen angeordnet werden können?
2. Wer hat die Kompetenz zum Erlass verkehrsbeschränkender Massnahmen: a. auf Nationalstrassen; b. Kantonsstrassen; c. Gemeindestrassen; bei b. und c. differenziert nach Strassen, die dem Durchgangsverkehr und solchen, die nicht dem Durchgangsverkehr dienen?
3. Welche Bundesgesetze sind für den Erlass derartiger Verkehrsbeschränkungen massgebend?
4. Können die Kantone bei übermässigen Immissionen regional beschränkte, flächendeckende Fahrverbote erlassen?

Wenn ja: Wie müssen diese signalisiert werden? Generell oder bei jeder einzelnen Strasse?

Wenn nein: Wem steht diese Kompetenz zu?

5. Ist der Bundesrat allenfalls bereit, den Kantonen bzw. Gemeinden zum Erlass verkehrsbeschränkender Massnahmen im Kampf gegen die Luftvergiftung grössere Kompetenzen einzuräumen?

Texte de l'interpellation du 10 décembre 1987

L'ordonnance sur la protection de l'air prévoit, à son article 33, la possibilité de prendre des mesures restreignant le trafic en cas d'immissions excessives. En raison de la pollution grave et menaçante de l'air, la population attend formellement que des restrictions de ce genre soient ordonnées. Or ni les cantons, ni les communes ne connaissent avec précision leurs compétences en la matière.

Afin d'élucider ce problème, je demande au Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. De quelle nature sont les restrictions du trafic qui peuvent être édictées, en vertu de l'article 33 de l'ordonnance précitée, par les cantons et les communes afin de lutter contre les immissions excessives?

87.940

Interpellation Nabholz
Mutterschaftsversicherung
Assurance-maternité

Wortlaut der Interpellation vom 7. Dezember 1987

Nach der Ablehnung der Kranken- und Mutterschaftsversicherung frage ich den Bundesrat an, was er zu unternehmen gedenkt, um die Einführung einer Mutterschaftsversicherung zu realisieren?

Texte de l'interpellation du 7 décembre 1987

Après le refus du projet de la Loi fédérale sur l'assurance-maladie et maternité, que pense faire le Conseil fédéral pour instaurer une assurance-maternité?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aubry, Bär, Diener, Grendelmeier, Leutenegger Oberholzer, Stocker, Zölich (7)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Die Urheberin verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 29. Februar 1988

Rapport écrit du Conseil fédéral du 29 février 1988

Bei der Auseinandersetzung über die Revision der Kranken- und Mutterschaftsversicherung haben die Gegner der Vorlage gerade auch die Vorschläge im Bereich der Mutterschaftsversicherung kritisiert. Das Abstimmungsergebnis lässt den Schluss zu, dass das Volk eine Mutterschaftsversicherung in der von Bundesrat und Parlament angestrebten Art nicht wünscht. In Frage käme wahrscheinlich höchstens eine Lösung, bei welcher sich der Anspruch auf Leistungen auf Mütter bzw. Familien mit geringen eigenen finanziellen Mitteln beschränkt.

Unter Berücksichtigung des Ergebnisses der Volksabstimmung vom 6. Dezember 1987 und mit Rücksicht auf die übrigen Revisionsbestrebungen im Bereich der Sozialversicherungen hat eine neue Vorlage zur Mutterschaftsversicherung für den Bundesrat jedoch nicht die erste Priorität.

2. Qui est habilité à édicter de telles mesures concernant: a. les routes nationales; b. les routes cantonales; c. les routes communales (différencier, dans les deux derniers cas, entre les routes qui servent au trafic de transit et celles qui sont réservées au trafic local)?

3. Quelles sont les lois fédérales qui permettent d'édicter de pareilles restrictions du trafic?

4. Les cantons peuvent-ils, en cas d'immissions excessives, interdire complètement toute circulation dans une région déterminée?

Dans l'affirmative, comment faut-il procéder à la signalisation: de façon générale ou pour chaque rue séparément?

5. Le Conseil fédéral est-il prêt, le cas échéant, à donner des compétences accrues aux cantons et aux communes afin de leur permettre de prendre des mesures limitant le trafic pour lutter contre la pollution de l'air?

Serait-il nécessaire de modifier le cas échéant la législation fédérale à cet effet?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Die Urheberin verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 29. Februar 1988

Rapport écrit du Conseil fédéral du 29 février 1988

Einleitend ist festzustellen, dass das Strassenverkehrsrecht zwei Strassenkategorien unterscheidet: einerseits die Durchgangsstrassen und andererseits Nichtdurchgangsstrassen.

Von Verfassungs wegen (Art. 37bis Abs. 2 BV) fällt die Offenklärung der Durchgangsstrassen in die Kompetenz des Bundes; sie nimmt den Kantonen die Möglichkeit, den Motorfahrzeugverkehr auf den vom Bundesrat bezeichneten Durchgangsstrassen zu verbieten. Durchgangsstrassen sind die Autobahnen, die Autostrassen und die Hauptstrassen ausserorts und innerorts (Art. 110 Abs. 1 der Signalisationsverordnung (SSV), SR 741.21; Verordnung vom 6.6.83 über die Durchgangsstrassen, SR 741.272). Unter die Nichtdurchgangsstrassen fallen sämtliche Nebenstrassen.

Aus dieser verfassungsrechtlichen Kompetenzabgrenzung ergeben sich für die Anordnung von Verkehrsmassnahmen grundsätzlich folgende Zuständigkeiten:

– Dauernde und zeitliche Totalfahrverbote können die Kantone nur auf den Nichtdurchgangsstrassen erlassen (Art. 3 Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG), SR 741.01).

– Andere, d. h. sogenannte funktionelle Verkehrsbeschränkungen (Art. 3 Abs. 4 SVG) können die Kantone auf allen Strassen anordnen, soweit nicht die Bundeskompetenz gegeben ist; da für solche Massnahmen auf Autobahnen und Autostrassen, die Nationalstrassen sind, der Bund zuständig ist (Art. 32 Abs. 3 SVG; Art. 110 Abs. 2 SSV), verbleiben die Haupt- und Nebenstrassen in der Regelungskompetenz der Kantone (vgl. Stellungnahme des Bundesrats vom 26.1.83 zur parlamentarischen Initiative betreffend Strassenverkehrsgesetz (Wohnquartiere), BBl 1983 I 801). Die Kantone können ihre Kompetenzen den Gemeinden delegieren (Art. 3 Abs. 2 SVG).

Aufgrund dieser für das bessere Verständnis notwendigen Vorbemerkungen lassen sich die Fragen der Interpellantin wie folgt beantworten:

1. Unter die in Artikel 33 der Luftreinhalteverordnung (LRV, SR 814.318.142.1) erwähnten verkehrsbeschränkenden Massnahmen fallen die funktionellen Verkehrsbeschränkungen auf Durchgangsstrassen und Nichtdurchgangsstrassen im Sinne von Artikel 3 Absatz 4 SVG, namentlich Teilfahrverbote für bestimmte Fahrzeugkategorien, Fahrverbote mit dem Zusatz «Zubringerdienst gestattet», von den allgemeinen Tempolimiten abweichende Geschwindigkeitsbeschränkungen, Einbahnregelungen, Parkierregelungen, Abbiegeverbote, Wohnstrassen usw. Bezüglich funktionelle Verkehrsbeschränkungen sind Umweltschutz- und Strassenverkehrsrecht deckungsgleich. Dauernde oder zeitliche

Totalfahrverbote können als «verkehrsbeschränkende Massnahmen» im Sinne von Artikel 33 LRV aus Umweltschutzgründen gestützt auf Artikel 3 Absatz 3 SVG nur auf Nichtdurchgangsstrassen angeordnet werden.

2. Die Kompetenz zum Erlass verkehrsbeschränkender Massnahmen im Sinne von Artikel 33 LRV hat:

a. auf Nationalstrassen: das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement (Art. 32 Abs. 3 SVG; Art. 110 Abs. 2 SSV);

b. auf Kantonsstrassen: der Kanton oder – kraft Delegation nach kantonalem Recht (Art. 3 Abs. 2 SVG) – die Gemeinde (Art. 3 Abs. 4 und Art. 32 Abs. 3 SVG);

c. auf Gemeindestrassen: der Kanton oder – kraft Delegation nach kantonalem Recht (Art. 3 Abs. 2 SVG) – die Gemeinde (Art. 3 Abs. 4 und Art. 32 Abs. 3 SVG).

Für die Anordnung funktioneller Verkehrsbeschränkungen spielt die Unterscheidung zwischen Durchgangs- und Nichtdurchgangsstrassen bei b. und c. keine Rolle; solche Massnahmen können von den Kantonen oder Gemeinden sowohl auf kantonalen als auch auf kommunalen Haupt- und Nebenstrassen verfügt werden.

3. Funktionelle Verkehrsbeschränkungen im Sinne von Artikel 33 LRV werden gestützt auf Artikel 3 Absatz 4 SVG angeordnet (vgl. den Verweis in Art. 33 Abs. 2 LRV).

4. Die Kantone können zur Beseitigung übermässiger Immissionen dauernde oder zeitliche Totalfahrverbote gestützt auf Artikel 3 Absatz 3 SVG nur auf Nichtdurchgangsstrassen, d. h. auf Nebenstrassen, erlassen. Die vom Fahrverbot betroffenen Strassen sind einzeln mit dem Signal 2.01 «Allgemeines Fahrverbot in beiden Richtungen» (Art. 18 SSV) zu signalisieren. Um die Signalisation von abgegrenzten Gebieten mit gleichartigen Strassen (z. B. Wohnquartiere) zu vereinfachen, wird der Bundesrat bei der nächsten Aenderung der SSV die Zonensignalisation einführen.

5. Wie einleitend ausgeführt, widerspiegelt Artikel 3 Absatz 3 SVG das verfassungsmässige Verbot der Kantone, auf den vom Bund offen erklärten Durchgangsstrassen den Verkehr zu untersagen. Die Einräumung grösserer Kompetenzen an die Kantone in dem Sinne, dass die Kantone zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der LRV Fahrverbote auch auf den vom Bund für den Durchgangsverkehr offen erklärten Hauptstrassen anordnen könnten, würde der verfassungsrechtlichen Kompetenzabgrenzung widersprechen und kann daher nicht durch eine Aenderung des SVG erfolgen.

Von der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der LRV, die nur durch dauerhafte Sanierungsmassnahmen, aufgrund eines alle Emissionsquellen berücksichtigenden Massnahmeplans innerhalb der geltenden Frist (in der Regel innert 5 Jahren, Art. 31 LRV), sicherzustellen ist, muss die Alarmsituation unterschieden werden. In einer solchen Notsituation, wie z. B. beim Smog-Alarm, besteht bereits die rechtliche Grundlage in Artikel 3 Absatz 6 SVG, um z. B. vorübergehende Fahrverbote auch auf Innerortshauptstrassen anzuordnen. Der Bundesrat hat in seinen im November 1987 verabschiedeten Empfehlungen für das Vorgehen bei Winterversmog auf solche Fahrverbote in der Interventionsstufe hingewiesen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion	offensichtliche Mehrheit
Dagegen	Minderheit

Präsident: Die Interpellantin ist von der Antwort des Bundesrates nicht befriedigt.

Interpellation Leutenegger Oberholzer Luftreinhalte-Verordnung. Verkehrsbeschränkende Massnahmen

Interpellation Leutenegger Oberholzer Ordonnance sur la protection de l'air. Mesures applicables au trafic

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	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.949
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.03.1988 - 08:00
Date	
Data	
Seite	461-462
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 250

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.