

*Proposition de la commission**Majorité*

Transmettre comme postulat

Minorité

(Bührer, Piller)

Transmettre comme motion.

83.956

**Motion des Nationalrates (LdU/EVP-Fraktion)
Waldsterben. Notstandsmassnahmen
Motion du Conseil national (Groupe AdI/PEP)
Dépérissement des forêts. Mesures d'urgence**

Beschluss des Nationalrates vom 7. Februar 1985

Décision du Conseil national du 7 février 1985

Wortlaut der Motion

Der Bundesrat wird aufgefordert, den lufthygienischen Teil des Umweltschutzgesetzes vorzeitig in Kraft zu setzen, und, gestützt auf Artikel 89 bis BV, mittels befristeten, dringlichen Bundesbeschlüssen folgende Sofortmassnahmen zu verfügen:

1. Bereich Feuerungsanlagen
– Herabsetzung der Grenzwerte für Schwefel im Heizöl «Extra leicht» auf 0,15 Prozent;
2. Bereich Motorfahrzeuge
– Reduktion der Geschwindigkeitsgrenzen auf 100 km/h (Autobahnen), 80 km/h (ausserorts) und maximal 50 km/h (innerorts).

Texte de la motion

Le Conseil fédéral est chargé de mettre en vigueur plus tôt que prévu le chapitre de la loi sur la protection de l'environnement qui concerne la pollution de l'air et d'éviter sans délai, en se fondant sur l'article 89^{bis} de la constitution, les mesures suivantes au moyen d'arrêtés fédéraux urgents d'une durée limitée:

1. Installations de chauffage
– Réduire à 0,15 pour cent les valeurs limites pour la teneur en soufre du mazout extra-léger;
2. Véhicules à moteur
– abaisser les vitesses maximales à 100 km/h sur les autoroutes, à 80 km/h en dehors des localités et à 50 km/h au maximum à l'intérieur de celles-ci.

Antrag der Kommission

Punkt 1: Ablehnung

Punkt 2

Mehrheit

Ablehnen

Minderheit

(Bührer, Piller)

Überweisung als Motion

Eventualantrag Bührer

(bei Ablehnung der Motion)

Punkt 2: Überweisung als Postulat

Antrag Aubert

Punkt 2: Überweisung als Postulat

Antrag Cavetty

Punkt 2: Überweisung als Postulat

Propositions de la commission

Point 1: Rejeter

Point 2

Majorité

Rejeter

Minorité

(Bührer, Piller)

Transmettre comme motion

Proposition subsidiaire Bührer

(au cas de rejet de la motion)

Point 2: Transmettre comme postulat

Proposition Aubert

Point 2: Transmettre comme postulat

Proposition Cavetty

Point 2: Transmettre comme postulat

Ad 84.088 II

**Motion des Nationalrates
Abgasnormen und Abgaskontrollen
Motion du Conseil national
Gaz d'échappement. Normes et contrôle**

Beschluss des Nationalrates vom 7. Februar 1985

Décision du Conseil national du 7 février 1985

Wortlaut der Motion

Der Bundesrat wird eingeladen:

1. Eine jährliche Abgaskontrolle an im Verkehr befindlichen leichten Motorwagen einzuführen, welche insbesondere auch die Überprüfung von Katalysatorfahrzeugen sicherstellt. Eine entsprechende Verordnung ist spätestens auf den 1. Januar 1986 in Kraft zu setzen.
2. Das Obligatorium der amerikanischen Abgasnormen für neuzugelassene Benzinfahrzeuge (US-Norm 83) auf 1. Oktober 1987 rechtzeitig mit einer entsprechenden Verordnung zu verfügen, wie dies im November 1984 auch von den vier Bundesratsparteien gefordert worden ist.
3. Bis Ende 1985 eine Verordnung mit verbindlichen Normen für eine wirksame Herabsetzung von Abgas- und Partikelemissionen bei Dieselfahrzeugen (leichte und schwere Motorwagen) zu erlassen, wobei entsprechende Übergangsfristen bis zum Obligatorium für neuzugelassene Fahrzeuge vorgesehen werden können.

Texte de la motion

Le Conseil fédéral est invité

1. A introduire un contrôle annuel des gaz d'échappement des véhicules légers également, qui doit permettre en particulier de vérifier l'efficacité des voitures équipées d'un catalyseur. Une ordonnance dans ce sens doit entrer en vigueur au plus tard le 1^{er} janvier 1986.
2. A prendre à temps une ordonnance imposant aux nouveaux véhicules à essence l'obligation de respecter les normes américaines en matière de gaz d'échappement (normes US 83) dès le 1^{er} octobre 1987. Cette exigence

correspond à l'engagement que les quatre partis gouvernementaux ont pris en novembre 1984.

3. A mettre sur pied, jusqu'à fin 1985, une ordonnance contenant des normes contraignantes pour une réduction efficace des émissions de gaz d'échappement et de particules provenant de véhicules légers et lourds et fonctionnant au diesel; à ce propos, on peut prévoir des délais transitoires adéquats jusqu'au moment où les normes deviennent obligatoires pour les véhicules nouveaux.

Antrag der Kommission

Mehrheit

Überweisung als Postulat

Minderheit

(Piller, Bühler)

Überweisung als Motion

Proposition de la commission

Majorité

Transmettre comme postulat

Minorité

(Piller, Bühler)

Transmettre comme motion

Matossi, Berichterstatter: Ich spreche vorerst zur Motion 83.920, Emissionsbegrenzung bei Dieselfahrzeugen. Unsere Kommission beantragt die Überweisung als Postulat, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Weil wir keine eigene Fabrikation von Dieselpersonenwagen haben, sind wir davon abhängig, welche ausländischen Abgasvorschriften für unsere Verordnungen massgebend und Vorbild sein sollen. Der Bundesrat verfolgt die Entwicklung aufmerksam und wird möglichst rasch wirksame Partikel- und Abgasvorschriften für Dieselfahrzeuge erlassen. Diese Aussagen können Sie auf Seite 30 im dritten Abschnitt des «Waldberichtes» nachlesen. Es ist einer der 16 Bundesratsbeschlüsse bzw. -verordnungen, die der Bundesrat im Herbst 1984 erlassen hat. Weil etliche davon erst im November 1984 erlassen wurden, fehlen sie im erwähnten Waldbericht.

2. Bezüglich Abgasvorschriften für Dieselfahrzeuge besteht ein verbindlicher Bundesratsbeschluss vom 21. November 1984. Mit einer Motion rennen wir also offene Türen ein. Mit der Annahme einer Motion erwecken wir den Anschein, als ob der Bundesrat ohne Druck des Parlamentes nicht aktiv werde, was durch die Tatsachen widerlegt ist.

3. Die Zielsetzung der Motion deckt sich genau mit derjenigen unserer am 8. Februar überwiesenen Motion, nämlich mit der Reduktion der Luftschadstoffe auf den Stand von 1950/1960. Die Kommissionsmehrheit beantragt Ihnen, diese Motion des Nationalrates als Postulat zu überweisen.

Schoch: Offenbar stehen die gesamten Motionen aus dem Bereich Verkehr zur Diskussion, und ich möchte mich daher bereits jetzt zur Motion 83.956 äussern.

Die Motion steht hier in einer Art und Weise zur Diskussion, die es auch und gerade einem Anhänger von Tempo 100 auf Autobahnen schwer macht, zu ihr in der vorliegenden Form in befürwortendem Sinn Stellung zu nehmen. Die Motion, wie sie durch den Nationalrat beschlossen worden ist, weist nämlich ganz erhebliche Mängel auf, und ich meine, dass die Motion 83.956 in der vorliegenden Form, auch wenn wir nur Ziffer 2 in Betracht ziehen, unakzeptabel ist, weil Ziffer 2 immerhin in einem engen und bis zu einem gewissen Grade untrennbaren Zusammenhang mit dem Absatz 1 der Motion steht. Absatz 1 verlangt nun aber die vorzeitige Inkraftsetzung des Umweltschutzgesetzes, was an sich verständlich ist, weil die Landesring/EVP-Fraktion diese Motion bereits im Dezember 1983 eingereicht hat. Damals war das Umweltschutzgesetz noch nicht in Kraft. Die Inkraftsetzung ist aber schon am 1. Januar 1985 erfolgt, und es wäre Unsinn, heute

die vorzeitige Inkraftsetzung eines bereits in Kraft getretenen Gesetzes zu verlangen.

Die Motion verlangt ausserdem in ihrem ersten Absatz den Erlass von dringlichen Bundesbeschlüssen und die Einführung von Tempo 100 auf Autobahnen durch einen dringlichen Bundesbeschluss. Auch das ist Unsinn! Denn dringliche Bundesbeschlüsse setzen die parlamentarische Gesetzgebungsmaschinerie in Betrieb, aber die Frage der Höchstgeschwindigkeiten ist ja bekanntlich – darüber sind wir uns längst im klaren – eine Frage, die in den übertragenen Rechtsetzungsbereich des Bundesrates gehört. Es ist daher widersinnig, die Gesetzgebungsmaschinerie des Parlamentes für diese Höchstgeschwindigkeitsfrage in Gang zu setzen. Der Bundesrat kann das viel rationeller und vor allem viel rascher und wirksamer tun. Er kann schon an seiner nächsten Sitzung einen neuen Beschluss über Höchstgeschwindigkeiten fassen.

Ergebnis also: Der ersten Hälfte der Motion 83.956 kann man, auch als Befürworter von Tempo 100 auf Autobahnen, nicht zustimmen. Nachdem die Motion 83.956 sowieso schon – auch nach Auffassung des Büros – zweigeteilt werden soll, stelle ich zur Diskussion und möchte ich beantragen, eine Aufteilung der Motion vorzunehmen und einzeln über die beiden Teile abzustimmen. Der Bundesrat soll aufgefordert werden, die Tempolimiten gemäss Ziffer 2 (Bereich Motorfahrzeuge) der Motion zu verfügen. Alles andere soll demgegenüber wegfallen. Als Motion zu überweisen wäre also ausschliesslich die Ziffer 2, Bereich Motorfahrzeuge, des uns vorliegenden Textes. Mit Bezug auf die formal-juristischen Voraussetzungen bin ich gleicher Auffassung wie die Herren Ständeräte Binder und Schmid. Ich hätte keinerlei Bedenken, diese Motion als Motion, allerdings als unechte Motion, zu überweisen. Ich möchte Ihnen aber im Sinn eines Ordnungsantrages in bezug auf das Vorgehen beantragen, nicht die Überweisung als Motion oder als Postulat einander gegenüberzustellen, sondern, gerade auch in Anbetracht der Anträge Aubert, Bühler und Cavelti, so vorzugehen, dass zuerst abgestimmt wird über die Frage: Überweisung von Ziffer 2 als Motion: ja oder nein. Wird diese Frage verneint, dann muss separat über die Frage abgestimmt werden: Überweisung von Ziffer 2 als Postulat: ja oder nein. Wenn wir nicht so vorgehen, kommen wir zu unrichtigen, sachlich verfälschten Ergebnissen.

Matossi, Berichterstatter: Nachdem wir jetzt alle drei Motionen aus dem Verkehrsbereich behandeln, möchte ich zuerst zur Motion 83.956 sprechen (Notstandsmassnahmen), und zwar zum Bereich Motorfahrzeuge.

Diese Motion umfasste ursprünglich sechs Punkte. Der Nationalrat stimmte einzig dem Begehren nach Reduktion der Geschwindigkeitsgrenzen für Autobahnen von 120 auf 100 km/h zu. Die Mehrheit unserer Kommission empfiehlt Ihnen, diese Motion abzulehnen. Ich begründe das kurz mit drei Aussagen:

1. In dieser Frage bewegen wir uns wirklich eindeutig im Rechtsetzungsbereich des Bundesrates. Dass unsere Landesregierung von diesem Recht auch Gebrauch macht, wenn sie es für notwendig erachtet, hat sie mit der Verordnung vom 1. Oktober 1984 bewiesen. Seit neun Wochen ist diese Verordnung in Kraft. Ob sie überall voll respektiert wird, steht hier nicht zur Diskussion.

2. Die Aussage, wonach eine nochmalige Temporeduktion eine wesentliche Verminderung des Schadstoffausstosses bewirkt, wurde in der Kommission diskutiert, und es wurde unter anderem auch die Frage gestellt, ob statistisch gesicherte Resultate vorlägen. Sollte der Bundesrat zu einer positiven Auffassung kommen, kann er unverzüglich von seinem Recht Gebrauch machen und eine zeitlich begrenzte weitere Tempolimiten verfügen. Spätestens bei Einführung der US-83-Abgasnormen – und das könnte bereits am 1. Oktober 1986 der Fall sein – muss sich der Bundesrat mit Tempo 100 befassen, weil nach Aussagen von Fachleuten die Einführung dieser Normen eine Temporeduktion bedingen würde.

3. Nun kommt die eigentliche pièce de résistance: Beachten Sie bitte, dass diese Motion vom Bundesrat einen dringlichen Bundesbeschluss, gestützt auf Artikel 89bis BV, verlangt. Ich bin nicht Jurist, und die Juristen haben unter sich bereits diese Frage ausgehandelt. Aber ich habe volles Verständnis für die Auffassung, dass es sich bei dieser Motion um ein juristisches Monstrum handelt. Sie haben diesen Ausdruck schon ein paarmal gehört. Er ist zum ersten Mal in der Kommission gefallen und wurde nachher über die Presse verbreitet. Die Motion verlangt vom Bundesrat, dass er auf dem Wege eines dringlichen Bundesbeschlusses in einem Bereich, wo er selbst zuständig ist, etwas legiferieren soll. Einer unserer Kollegen aus dem Welschland sprach von «les lois qui sont décoratives et pas juridiques». Die Kommissionmehrheit beantragt Ihnen Ablehnung dieser Motion.

Frau Bühler, Sprecherin der Minderheit: Ich vertrete den Minderheitsantrag zur Motion 83.920, Dieselfahrzeuge, Emissionsbegrenzung.

Wir haben soeben im Bereich der Waldwirtschaft ohne Einwände drei Motionen angenommen. Das war gut und richtig so. Ein Anfang ist gemacht. Zwar – das darf nicht verschwiegen werden –, angefangen haben wir am falschen Ende. Diese Motionen betreffen die Folgeschäden und nicht die Ursachen des Waldsterbens. Ist es Zufall, dass das juristische Gewissen ausgerechnet bei dieser Motion, der ehemaligen Motion Müller-Scharnachtal, erwacht ist, wo es um die Abgasvorschriften für Dieselfahrzeuge geht? Ich fürchte nein. Meine Erfahrungen mit dem juristischen Gewissen in diesem Rat lassen mich nicht an Zufälle glauben. Zuweilen schlummert dieses Gewissen nämlich oder es verfällt gar in Tiefschlaf, wie anlässlich der Behandlung der PTT-Gipfeli-bäckerei-Motion. Hier nun ist das Gewissen hellwach. Tatsächlich, diese Motion ist nicht harmlos. Sie stört die Kreise des Schwerverkehrs. Von dieser Seite erntet die Ständeratskommission denn auch Lob dafür, dass diese und andere Motionen des Nationalrates als Postulate angenommen werden sollen. Die «Fédération routière suisse», der Schweizerische Strassenverkehrsverband, schreibt: «Im Gegensatz zu den Motionen des Nationalrates entsprechen die Anträge der Ständeratskommission der geltenden Rechtsordnung und dienen dem Wald. Zu begrüssen ist, dass Eingriffe in die Kompetenzen des Bundesrates von der Kommission abgelehnt wurden.» Das ist tröstlich zu hören, und ich glaube, Trost wird der Ständerat nötig haben, wenn er gemäss den Anträgen der Kommissionmehrheit entscheidet. Denn was für ein Mäntelchen auch immer wir den Postulaten hier umhängen, draussen im Land wird man vom unverbindlichen Postulat reden, von Abschwächung, vom mangelnden Mut des Ständerates und – auch das unvermeidlich und bereits geschehen – von den Ständeräten als Interessenvertretern.

Kein Normalbürger wird verstehen und glauben, dass der Nationalrat, der ja auch nicht wenige Juristen unter seinen Mitgliedern zählt, Unmögliches beschlossen hat, und der Ständerat als Galshüter und Retter der Ordnung so hat handeln müssen, wie die Kommissionmehrheit dies vorschlägt. Dieses Müssen ist alles andere als plausibel. Sie haben das heute morgen schon in der juristischen Debatte gehört. Im Geschäftsreglement Artikel 25 wird eine einzige Einschränkung gemacht: man darf nicht motionieren, um einen Bericht vom Bundesrat zu erhalten. Aber sonst kein Wort, dass im delegierten Rechtsetzungsbereich nicht motioniert werden dürfe.

Mir scheint, das Waldsterben ist eine zu ernste Sache, als dass wir uns hier die bekannten Spielchen erlauben sollten. Der Vorwurf der Besserwisserei und der Schulmeisterei gegenüber dem Nationalrat wird uns treffen und – das wiegt am schwersten – auch der Argwohn, dass wir, der Ständerat, nur halbherzig zu den Massnahmen stehen, die verlangt werden, dass es uns also letztlich um die Inhalte und nicht um die Form gehe.

Damit komme ich zum Begehren dieser Motion. Sie verlangt

Verschärfung der heutigen Abgasanforderungen an Dieselfahrzeuge und die unverzügliche Festsetzung von Emissionsgrenzwerten. Im Bereich der Dieselfahrzeuge liegen die Dinge tatsächlich im argen. Die schweren Motorwagen tragen nämlich erheblich zur Schadstoffbelastung der Luft bei. Sie liefern beispielsweise rund ein Drittel der Stickoxide bezogen auf den Stickoxidausstoss des gesamten Verkehrs. Abgasvorschriften fehlen aber in diesem Bereich. Zwar verspricht der Bundesrat, wie das auch schon erwähnt wurde, in seinem grünen Bericht, dass er raschestmöglich wirksame Partikel- und Abgasvorschriften für Dieselfahrzeuge erlassen werde. Soweit, so gut. Aber es beunruhigt mich, dass das Bundesamt für Polizeiwesen, welches diese Vorschriften bearbeitet, signalisiert hat, dass eine gesamteuropäische Lösung abgewartet werden soll. Das kann lange, zu lange, dauern. Vor allem ist an der Wirksamkeit zu zweifeln. Es gibt ein Reglement der Europäischen Wirtschaftskommission für Dieselmotoren. Dieses ist aber in den meisten Ländern noch nicht in Kraft getreten. Dazu kommt, dass die Grenzwerte so large sind, dass sie heute schon weitgehend erfüllt sind. Dies ein Beispiel für gesamteuropäische Lösungen. Fast täglich können wir vom Seilziehen innerhalb der EG hören, was die Einführung der Katalysatortechnik betrifft. Für die Schweiz kann nur eine raschestmögliche Übernahme der US-Vorschriften in Frage kommen, nötigenfalls mit Anpassungen an unsere Verhältnisse. Ein besonderes Augenmerk wäre auf die Möglichkeit der Nachrüstung von bereits im Verkehr stehenden Lastwagen zu richten. Lastwagen werden bekanntlich nicht im gleichen Rhythmus wie Personenwagen ersetzt.

Rasches Handeln ist noch aus einem weiteren Grunde angezeigt. Zufälligerweise ist mir der Bericht des Bundesrates über Abgase und Lärm der Motorfahrzeuge in die Hand gekommen, der im Vorfeld der Albatros-Volksinitiative Ende 1974 an die Bundesversammlung erstattet wurde. Ich lese unter dem Titel «Konkrete Massnahmen», dass bis zum 1. Januar 1978 eine Prüfmethode festgelegt «und entsprechende Höchstwerte bekanntgegeben werden sollen, und der Zeitpunkt des Inkrafttretens der entsprechenden Vorschriften festgelegt» werden soll. Das wurde 1974 gesagt, vom Bundesrat versprochen. Alles sei also auf dem besten Wege, konnte man damals glauben.

Unter dem Titel «Massnahmen nach dem 1. Januar 1978» lese ich betreffend Dieselmotoren: «Mit Wirkung ab 1. Januar 1982 werden die 1978 eingeführten Vorschriften weiter verschärft.» Das waren schöne Versprechen, und ich bin sogar überzeugt, dass sie ehrlich gemeint waren. Aber lang, lang ist's her, und wir haben diese Vorschriften bis heute nicht. Darf das Problem weiterhin auf der langen Bank einer europäischen Lösung liegenbleiben? Ich meine nein. Wir müssen handeln. Das Waldsterben bedroht unser Gebirgsland unvergleichlich schwerer als manche anderen europäischen Länder. Wollen Sie angesichts der existentiellen Bedrohungen nur die unverbindliche Postulatsform wählen, die den Bundesrat lediglich beauftragt zu prüfen, ob ein Gesetz- oder Beschlusssentwurf vorzulegen sei? Ich meine, wir sind es unseren Mitbürgern in den bedrohten Regionen schuldig, ein deutliches Zeichen zu setzen. Es ist unangemessen, mit haarspalterischen Gründen die Motionsform abzulehnen. Die Bewohnbarkeit weiter Teile unseres Landes steht auf dem Spiel. Wenn der Bannwald fällt, gibt es kein Leben mehr unter den Lawinen, und Wilhelm Tell muss umgeschrieben werden. Ich bitte Sie, der Motion zuzustimmen.

Piller, Sprecher der Minderheit: Ich erlaube mir, zu diesen drei Motionen bzw. zu Teilmotionen zu sprechen, die den Verkehr betreffen.

Zur Motion 83.920. Sicher ist es notwendig, dass wir für die Dieselfahrzeuge, wie das Frau Bühler ausgeführt hat, ebenfalls Emissionsgrenzwerte möglichst rasch festlegen. Es ist heute erwiesen – ich möchte das noch einmal betonen –, dass beispielsweise die Lastwagen einen Drittel der Stickoxide produzieren, obwohl sie nur mit etwa 10 Prozent an

der gesamten Fahrleistung beteiligt sind. Ich möchte hier nochmals betonen, dass Stickoxide nichts zu tun haben mit dem Kraftstoffverbrauch, wie das immer wieder angenommen wird. Stickoxide entstehen wegen der hohen Temperatur des Motors beim Umwandeln von Stickstoff mit Sauerstoff der Luft direkt. Neben den gasförmigen Luftfremdstoffen sind auch die Partikel zu erwähnen, deren Schadenwirkung auf Menschen, Tiere und Pflanzen noch nicht voll überblickbar ist.

Der Bundesrat hat die Vorarbeiten für diese Vorschriften in Auftrag gegeben. Mit der Motion helfen wir, die Massnahmen dann auch durchzusetzen. Ich sehe nicht ein, weshalb wir ein Postulat überweisen sollen, d. h. den Bundesrat zur Prüfung einladen. Er prüft es ja schon, und diese Massnahmen müssen dann in Kraft gesetzt werden.

Eine Verordnung wird in Vernehmlassung gebracht, d. h. der Bundesrat muss sich nachher gegen Interessenverbände durchsetzen: Wenn er eine Motion des Parlamentes hat, kann er sich besser durchsetzen. Ein Postulat hat überhaupt keinen Sinn. Dann sollten wir ehrlich sagen: Wir wollen nichts. Denn die Prüfung ist im Gange; was wir brauchen, ist eine Durchsetzung der Massnahmen, wozu eben eine Motion nötig ist.

Ich möchte noch kurz etwas zu den Mofas sagen, die hier nicht aufgeführt sind, die aber meines Erachtens auch wichtig sind. Ich erlaube mir, das hier zu tun, weil diese Frage diese Motion betrifft.

Die heutigen «2-Takt-Billigmotoren» liefern etwa einen Drittel des gesamten vom Verkehr stammenden Kohlenwasserstoffausstosses. Ein Mofa liefert mehr Kohlenwasserstoffe an die Luft als ein gut eingestelltes Auto. Ich lade den Bundesrat ein, die diesbezüglich ebenfalls notwendigen Schritte einzuleiten. Technisch ist es heute ohne weiteres möglich, Mofamotoren mit viel kleinerem Schadstoffausstoss herzustellen. Verwaltungsintern müsste aber bei der Anwendung der diesbezüglichen Verordnungen mehr Flexibilität an den Tag gelegt werden. Beispielsweise ist es mir lieber, dass ein Mofa mit einem 4-Takt-Motor etwas schwerer ist und es dafür weniger Schadstoffe erzeugt. Das Gewicht ist aber in der Verordnung festgehalten: Ein Mofa darf nach heutigen Vorschriften ein gewisses Gewicht nicht überschreiten.

Ich bitte Sie, die Motion von Herrn Müller-Scharnachtal zu überweisen.

Zur Motion der LdU/EVP-Fraktion betreffend Geschwindigkeitslimite: Um den Tempoentscheid können und sollten wir uns nicht drücken. Meine Partei hat sich schon früh für die Beschränkung 100/80 km/h ausgesprochen, in der Meinung, dass jeder Beitrag, der ohne grosses Opfer zur Gesunderhaltung unserer Luft erbracht werden kann, auch erbracht werden sollte. Der Bundesrat hat dann 120/80 beschlossen. Dieser Entscheid entsprach nicht unseren Vorstellungen, war aber immerhin etwas.

Meine Fraktion hat denn auch im Nationalrat selber keine Geschwindigkeitsmotion eingebracht, obwohl sie Hauptinitiant der Waldsession war. Wir stellten uns in der Fraktion auf den Standpunkt, dass es vorerst einmal darum gehe, den bundesrätlichen Tempoentscheid durchzusetzen. In der Tat tun sich ja einige Kantone damit immer noch sehr schwer, und insbesondere wird der Schwerverkehr überhaupt nicht kontrolliert. Hier liegt ein wesentliches Element. Wenn Sie heute auf der Autobahn fahren, dann können Sie feststellen: Wenn Sie mit 100 oder sogar mit 120 km/h fahren, werden Sie laufend von Camions überholt. Gerade diese Camions mit übersetzter Geschwindigkeit haben einen enorm hohen Ausstoss von Stickoxiden. Bereits eine rigorose Geschwindigkeitskontrolle würde den Stickoxidausstoss auf der Autobahn, was den Schwerverkehr anbelangt, um etwa einen Viertel bis einen Fünftel reduzieren. Man könnte also hier mit einer konsequenten Geschwindigkeitskontrolle wesentliches erreichen, aber man tut es nicht.

Die Motion wurde trotzdem eingereicht, und zwar von einer anderen Fraktion. Verständlicherweise hat meine Partei und meine Fraktion sich dafür ausgesprochen, weil wir schon immer für 100/80 km/h waren.

Auch der Nationalrat hat sich mit einer klaren Mehrheit für 100/80 km/h entschieden. Ich glaube, wir sollten uns heute materiell für oder gegen 100/80 km/h aussprechen und uns nicht hinter juristischen Argumenten verstecken. So oder so wird uns ein Nein als Entscheid gegen die Tempobeschränkung ausgelegt. Dies könnte einige Kantone in ihrer Haltung bestärken, wenig oder nichts zu tun, um Temposünder zu bestrafen! Was bringt die Tempolimit 100/80 ausserdem?

1. Eine weitere Reduktion des Kraftstoffverbrauchs.
2. Eine weitere Reduktion der Stickoxidproduktion.
3. Sie führt auch zu einer ruhigeren Fahrweise, was uns allen guttun würde.

Darüber wurde sattem diskutiert, und es geht heute einfach darum, dass wir Politiker den Wissenschaftlern glauben und nicht einigen ewig besserwissenden Autofanatikern.

Es kommt aber noch ein weiteres Element dazu. Wir werden im Zusammenhang mit der nächsten Motion auch über die Abgasnormen US-83 diskutieren, die wir in unserem Land ebenfalls raschmöglichst, also wenn sie technisch realisierbar sind, einführen wollen. Diese Normen werden in den USA aber mit einer sehr rigorosen Geschwindigkeitsbeschränkung begleitet. In diesem Riesenland darf selbst auf Autobahnen nur knapp über 95 km/h gefahren werden. Ich habe von mehreren Personen, die lange in den USA gelebt haben, die Bestätigung erhalten, dass die Geschwindigkeitskontrolle dort rigoros durchgeführt wird und Temposünder auch rigoros bestraft werden.

Die US-Normen-83 sind bekanntlich heute nur mit der Katalysatortechnik erfüllbar. Nun sind aber Katalysatoren hinsichtlich Überhitzung sehr empfindlich. Beispielsweise können die US-Normen-83 nur dank der Geschwindigkeitsbeschränkung von den meisten japanischen und deutschen Importwagen, also Klein- und Mittelklasswagen, eingehalten werden.

Niemand will jedoch, dass das Autofahren nur noch einigen Privilegierten zugestanden wird, die sich einen teuren Wagen leisten können. Beispielsweise ist es problemlos, in einem hochgezüchteten Porsche mit Einspritzmotor aus hochstehendem Material einen 5000- bis 10 000fränkigen Katalysator einzubauen, der dann auch hohe Geschwindigkeiten erträgt. Den kann man fahren, weil er wenig Schadstoffe produziert. Aber ich glaube, wir wollen doch dem Bürger das Auto nicht wegnehmen. Wir wollen dafür sorgen, dass jeder mit einem umweltverträglicheren Auto fährt.

Aber gerade die billigeren Wagen lassen sich nur mit sogenannten Zweiwegkatalysatoren zu abgasschadstoffarmen Fahrzeugen umfunktionieren. Zweiwegkatalysatoren sind jedoch erstens sehr empfindlich bezüglich Überhitzung, weil sie nicht so teuer gebaut werden können, und zweitens haben sie auch kein entsprechendes Reinigungsvermögen. Wenn wir also über 100/120 km/h fahren, dann ist die Schadstoffproduktion relativ hoch. Das bedeutet, dass diese Katalysatoren die Schadstoffproduktion gar nicht mehr bewältigen können. Das ist eine erwiesene Tatsache.

Ich bitte Sie, nicht nur das «Positive», also das, was uns etwas nützt, von den Amerikanern zu übernehmen. Wir sollten auch dann etwas von ihnen übernehmen, wenn es bedeutet, dass wir uns einschränken müssen. Wenn die Amerikaner auf ihren Autobahnen mit 95 km/h fahren können, dann können wir uns in unserem kleinen Land sicher auch auf eine Geschwindigkeit von 100 km/h beschränken. Ich möchte an die Adresse aller Politiker sagen: Es geht vielfach lediglich um fromme Wünsche, beispielsweise was die differenzierte Geschwindigkeitsbeschränkung betrifft. Man hat im Nationalrat gesagt: Ein Katalysatorfahrzeug sollte dann auch schneller fahren können. Das trifft nun wirklich nur für BMW, Mercedes und Porsche zu, wenn ich jetzt Namen erwähnen darf. . . Aber es trifft überhaupt nicht zu für japanische Kleinwagen, die mit einem Zweiwegkatalysator ausgerüstet sind.

Wie wollen wir diese Geschwindigkeitslimiten auf der Autobahn überhaupt überprüfen? Das ist gar nicht möglich! Wir differenzieren heute nicht einmal bei der Geschwindigkeitskontrolle zwischen Lastwagen und PW. Wie wollen wir zwi-

schen Dreiwegkatalysator-Fahrzeugen, Zweiwegkatalysator-Fahrzeugen und Nichtkatalysator-Fahrzeugen unterscheiden? Das ist eine reine Illusion. Ich bitte Sie, diesen Schritt 100/80 km/h jetzt einmal als Versuch zu tun. Der Bundesrat kann ja diese Geschwindigkeitsbeschränkungen immer noch nach drei, vier, fünf Jahren reduzieren.

Motion oder Postulat? Wenn wir heute aus juristischen Überlegungen ein Postulat beschliessen, dann wird uns das niemand abkaufen. Herr Schönenberger, wir sind vom Volk hierher delegiert, wir führen hier nicht einfach ein Eigenleben. Das Volk erwartet von uns, dass wir Massnahmen ergreifen. Wenn wir heute eine Motion überweisen, dann weiss auch der Bundesrat, dass der Ständerat wie der Nationalrat diese 100/80 km/h als Versuch einführen will.

Ich bitte also, dieser Motion zuzustimmen. Wenn es aus juristischen Überlegungen gar nicht gehen sollte, dann empfehle ich zumindest Annahme als Postulat und nicht einfach Ablehnung, wie Ihnen das die Kommission vorschlägt.

Herr Präsident, darf ich noch gerade auf die dritte Motion im Paket – ich habe hier einen Minderheitsantrag – zu sprechen kommen? Hier kann ich mich relativ kurz fassen.

Zur Kommissionsmotion des Nationalrates. Punkt 1 verlangt zu Recht eine jährliche Abgaskontrolle. Dies wird unerlässlich, wenn wir es mit der Reduktion der Schadstoffproduktion der Autos ernst meinen. Gerade Katalysatorfahrzeuge – ich habe das schon gesagt – sind empfindliche Geräte und müssen periodisch überprüft werden, weil der Ausfall eines Katalysators nur messtechnisch erfasst werden kann. Auch hier hat der Bundesrat die notwendigen Massnahmen bereits eingeleitet. Wir würden ihn mit einer Motion in seinen Bemühungen unterstützen.

Ebenso wichtig ist Punkt 2 dieser Motion: Allgemein wird die Einführung der US-Normen 83 gefordert. Darin sind wir uns einig. Wo's noch hapert, ist der Termin. Die US-Normen gehen über die 86er Normen der Schweiz hinaus, also über die Normen, die wir bei uns am 1. Oktober 1986 in Kraft setzen möchten. So werden die Kohlenmonoxidwerte nochmals um den Faktor 4 reduziert, die Kohlenwasserstoffwerte um den Faktor 3,5 und die Stickoxide um den Faktor 2. Das bedeutet nochmals eine wesentliche Reduktion gegenüber den Normen 86, die noch gar nicht in Kraft sind bei uns. Was die USA konnten, sollten wir eigentlich in diesem Bereich auch können. Wir wissen auch hier, dass der Bundesrat gewillt ist, diese Normen so rasch wie möglich technisch einzuführen. Wir wissen aber, dass gewisse Autoimporteure – und hier liegt der wunde Punkt – dagegen Sturm laufen, weil einige europäische Fabrikanten diese Normen noch nicht erfüllen können. Hier geht es ums grosse Geld, und der Druck dieser Importeure wird massiv sein, um den Termin möglichst hinauszuschieben. Deshalb ist es besonders wichtig, dass der Bundesrat vom Parlament mit einer Motion in seinen Bemühungen unterstützt wird. Ein Postulat könnte sich in diesem Punkte sehr negativ auswirken. Ich bitte Sie, dieser Motion zuzustimmen.

Darf ich zum Schluss noch folgendes anmerken? Eigentlich müssten wir dafür sorgen, dass die älteren Autos aus dem Verkehr gezogen werden. Wäre es nicht möglich, über finanzielle Anreize auch sogenannte Ausmerzaktionen zu schaffen? Wir kennen ja diese Ausmerzaktionen im Bereiche der Landwirtschaft; sie haben sich dort immer bewährt. So könnte der Bund aus den Treibstoffzollgeldern beispielsweise pro Wagen, der über 100 000 Kilometer gefahren ist, etwa 500 Franken für die Verschrottung bezahlen. Ich bitte doch den Bundesrat, diesen Vorschlag einmal zu prüfen; denn mit jedem alten Auto, das wir zugunsten eines Katalysatorfahrzeuges aus dem Verkehr ziehen, leisten wir einen echten Beitrag zur Gesundung der Luft. Auf alle Fälle darf es nicht zu einer Flotte von Alt- und Ältestautos kommen, die zu Billigstpreisen abgestossen, dann einfach noch gefahren werden. Solche Autos sind gerade auch von Jugendlichen begehrt – mit 18 Jahren kann man Auto fahren –, und wenn man dann für 500 bis 600 Franken irgendwo ein altes Auto erwerben kann, das noch sehr gut fährt, dann kauft man es eben. Ich finde, eine solche Ausmerzaktion würde, wenn

man das Ganze ausrechnet, gar nicht wahnsinnig viel kosten. Eine Million alter Autos aus dem Verkehr zu ziehen, über finanzielle Anreize des Bundes, würde einen enormen Beitrag leisten zur Reduktion der Schadstoffe.

Ich bitte Sie, die Motionen im Sinne der Minderheitsanträge zu überweisen, und bitte den Bundesrat, diesen Vorschlag der Ausmerzaktion doch noch zu prüfen.

M. Dreyer: Dans l'examen de toutes les mesures qui nous ont été proposées d'abord par le Conseil fédéral dans son catalogue, au début du mois de février, et qui nous sont proposées aujourd'hui par voie de motion, nous devons prendre au sérieux le mal qui menace nos forêts. Loin de moi l'idée de contester la gravité de la situation. Nous devons tout entreprendre, notamment adopter ou faire adopter les mesures qui sont raisonnablement possibles et praticables. Mais sous prétexte que la cause est juste, nous ne devons pas tout accepter les yeux fermés et nous ne sommes pas ici pour affirmer ou confirmer que la fin justifie les moyens. La précipitation, la peur sont mauvaises conseillères. C'est dans cet esprit que nous devons étudier en particulier la motion n° 83.956. Nous allons le faire à tête reposée.

Les auteurs de cette motion ont cru bien faire. Je ne doute pas de la pureté de leurs intentions. Ils ont été, hélas, mal inspirés dans la rédaction de leur texte en chargeant le Conseil fédéral d'édicter au moyen d'arrêtés fédéraux urgents les mesures qu'ils préconisent. Or, manifestement, il se sont trompés sur la notion essentielle de l'arrêté fédéral urgent. Un tel arrêté, aux termes de l'article 89^{bis} de la constitution qu'ils invoquent pourtant, est de la compétence du Parlement puisqu'il doit être l'objet d'une décision prise à la majorité de tous les membres de chacun des deux conseils. La motion est donc juridiquement inapplicable et j'ose croire que les juristes qui siègent dans cette salle partagent ce point de vue. D'ailleurs point besoin d'être juriste pour en convenir tant est évidente l'erreur commise par les auteurs de la motion.

J'ose espérer aussi qu'il se trouvera une majorité dans notre conseil pour éviter que figure, dans les annales du Parlement, une décision que l'on pourrait qualifier de monstruosité ou de monstre juridique. L'expression n'est pas de moi, on l'a employée tout à l'heure.

Cela étant, l'opinion publique sommairement informée a interprété la décision de la majorité de la commission comme un refus catégorique de la limitation de vitesse à 100 km à l'heure sur les autoroutes. Je crois pouvoir affirmer que ce n'est pas tout à fait le cas, parce que certains membres de la commission qui ont voté avec la majorité restent partisans de la limitation à 100 km à l'heure. Je dirai tout de suite que je n'en suis pas. Il n'en reste pas moins qu'un bon nombre de ceux qui ont voté avec la majorité de la commission, s'ils pouvaient au fond d'eux-mêmes le décider, seraient partisans de la limitation de vitesse à 100 km à l'heure.

Les intentions de la majorité des membres de la commission ne sont pas de camoufler leur opposition derrière une argumentation purement juridique. Ils n'ont pas voulu esquiver la question de fond en faisant du juridisme; mais de là à susciter des scrupules dans leur conscience, il n'y a qu'un pas. La décision que nous devons prendre, disent les hésitants, a une portée politique telle qu'il se justifie de mettre une sourdine aux arguments d'ordre juridique. Après tout et tout compte fait, ajoutent-ils, il faut pardonner aux auteurs de la motion l'erreur qu'ils ont commise, il faut la considérer comme une inadvertance, éventuellement comme un lapsus. Suivre ces hésitants sur ce terrain serait céder à un laxisme coupable. «Paris vaut bien une messe», a dit Henri IV. Et il y a des accommodements avec le ciel que légitime une très bonne cause; mais il y a aussi des limites qu'un Parlement qui se respecte ne peut pas franchir au risque d'entacher sa réputation. Alors que font les 100 km à l'heure dans tout cela? Qu'advient-il d'une nouvelle limitation de vitesse? Cette pomme de discorde si elle ne passionne

pas l'opinion publique la divise pourtant et risque de créer un fossé entre les régions linguistiques de notre pays.

Le Conseil fédéral reste à cet égard maître de la décision. Il a fait usage de sa compétence en décrétant l'abaissement de la vitesse de 130 à 120 km à l'heure. Il entend conserver sa compétence en la matière puisqu'il s'est opposé récemment encore à la motion de M. Masoni qui tendait à donner ce pouvoir au Parlement. Nous avons alors suivi le Conseil fédéral, nous n'allons pas nous déjuger aujourd'hui.

Il incombe donc au Conseil fédéral, et à lui seul, d'apprécier si dans les circonstances présentes une nouvelle limitation de vitesse se justifie. C'est à lui de décider s'il faut recourir à une telle mesure pour réduire les effets de la pollution atmosphérique de 2 pour cent encore parce que – comme M. Egli, conseiller fédéral, nous l'a affirmé en séance de commission – si l'on diminue la vitesse de 130 à 120 km/heure, on diminue la pollution de 5 pour cent et si l'on descend à 100 km/heure, on économise encore 2 pour cent. Ce faisant, le Conseil fédéral soupèsera le pour et le contre, s'agissant notamment de savoir si un certain ralentissement du trafic est compatible avec la fluidité de ce trafic. Il sera sans doute peu sensible aux arguments de ceux qui prétendent qu'une nouvelle limitation de vitesse allonge la durée des parcours. Circulant dernièrement entre Fribourg et Vevey – où je me rends assez souvent – j'ai, en roulant à 100 km à l'heure, mis sept minutes de plus que d'habitude pour accomplir ce parcours. Que représentent sept minutes face à l'éternité, me suis-je dit, mais la limitation que je me suis imposée n'est pas seulement un problème de temps ou de durée de parcours, c'est aussi un problème de sécurité. Il faut en effet convenir que l'on est moins en sécurité en roulant derrière des poids lourds si, pour être sage, on maintient une vitesse de 100 km à l'heure.

Il existe des lois que l'on peut appeler décoratives pour ne pas dire hypocrites! Ce sont celles qu'un législateur édicte pour se donner bonne conscience, celles qui font bonne figure dans le paysage de la législation comparée, celles qui sont réservées à l'usage des naïfs, alors que la grande majorité des citoyens ne les respecte pas, sachant que les organes de contrôle ne mettent aucun zèle à les faire appliquer ou ferment même les yeux face à des infractions permanentes. Aujourd'hui déjà, la réglementation en vigueur dès le début de cette année, est fort mal appliquée. Il faudrait peut-être débiter par le commencement, à savoir obtenir l'observation généralisée de la limitation à 120 km à l'heure. Sur le tronçon Berne-Fribourg, il est autorisé de rouler à 120 km à l'heure, exception faite d'une limitation à 100 km au détournement de Berne. Or, seule une infime minorité de conducteurs respectent la limitation de 100, et ceux qui roulent ensuite à 120 sont les sages, ou plutôt les naïfs comme moi, qui se font devancer par les Bernois qui, en la matière, ne sont de loin pas les plus lents.

Initium sapientiae timor domini: la crainte du gendarme pourrait être le commencement de la sagesse; mais quand il y a peu ou pas de gendarmes, il n'y a hélas pas de sagesse!

Cavelty: Entschuldigen Sie bitte, ich bin etwas schwach bei Stimme, obwohl ich meine Stimme nicht schon im letzten «Sonntags-Blick» abgegeben habe. (*Heiterkeit*)

Eine Vorbemerkung: Immer wieder wird im kritischen Sinn von Interessenvertretungen gesprochen. So heute auch hier im Saal von Frau Bühler. Ich bekenne mich hier als Verwaltungsratspräsident einer mittleren Automobilgarage in Chur. Wie Sie meinem Antrag entnehmen können und aus meinen Ausführungen hören werden, bin ich für eine Reduktion der Tempolimiten. Damit sei wieder einmal bewiesen, dass wir Verwaltungsräte sehr wohl zwischen öffentlichen Interessen und privaten Interessen zu unterscheiden wissen und danach handeln. Es sei ferner auch bewiesen, dass auch das Autogewerbe ebenso umweltbewusst wie jeder senkrechte Schweizer ist.

Als ich am Radio hörte, unsere Kommission habe die Motion des Nationalrates auf Einführung von Tempo 100 schlicht und einfach abgelehnt, da bin ich, wohl wie ein Grossteil unseres Volkes, richtig erschrocken. Die Existenz vieler Dör-

fer und Täler in meinem Kanton, ja das Wohlergehen unseres ganzen Landes, steht in direktem Zusammenhang mit dem Wald. Für uns alle ist es Pflicht und Aufgabe, der Luftverschmutzung und damit dem Waldsterben rasch und wirksam Einhalt zu gebieten. Ein Mittel dazu ist die Verminderung des Schadstoffausstosses durch die Motorfahrzeuge. Dies kann durch Geschwindigkeitsherabsetzungen und/oder durch den Einbau von schadstoffvermindernden Einrichtungen, mit Katalysatoren oder noch zu erfindenden Einrichtungen, geschehen. Ich nehme hier die Katalysatoren als Oberbegriff für all diese Erfindungen. Man kann nicht kurzfristig für alle Automobilisten den Einbau von Katalysatoren dekretieren, aber man kann diesen Einbau fördern: in den Kantonen durch namhafte Verminderung der Verkehrssteuern – wobei ich das Wort «namhafte Verminderung» betonen möchte – im Bund durch den Erlass oder die Verminderung der Einfuhrzölle auf Katalysatorautos und – neben der Verbilligung des bleifreien Benzins und einer allfälligen Ausmerzaktion im Sinne von Herrn Piller – durch Differenzierung der Höchstgeschwindigkeit auf der Autobahn. Im Anschluss an die entsprechende Diskussion im Nationalrat schwebt mir vor, dass den Katalysatorautos 130 km/h auf der Autobahn erlaubt werden könnten, während die Geschwindigkeit der übrigen schadstoffreicheren Motorfahrzeuge auf 100 km/h beschränkt wäre. Dies würde einen Anreiz bedeuten und wäre mit Blick auf die Luftverschmutzung gerechtfertigt im Sinne der Ursachenverantwortung. Die Durchführung einer so differenzierten Höchstgeschwindigkeit auf der Autobahn wäre – hier bin ich nicht gleicher Meinung wie Herr Piller – nicht komplizierter als bei den Autos mit Spikes, indem ein spezieller Kleber verwendet werden könnte.

Grundsätzlich bin ich also für alle Massnahmen, welche die Luftverschmutzung spürbar herabsetzen. Die Motion des Nationalrates verlangt nun Tempo 100. Wie schon in der Sondersession gesagt, bin ich grundsätzlich dafür. Ich postuliere aber in diesem Zusammenhang eine Geschwindigkeitsdifferenzierung zugunsten von Katalysatorautos.

Unsere Kommission hat sich mehrheitlich gegen die Motion des Nationalrates ausgesprochen, vor allem aus beachtlichen rechtlichen Gründen. Ich bin mit ihr der Meinung, dass die Motionierung von Notrecht im Kompetenzbereich des Bundesrates rechtlich wirklich ein Unding ist, wie von verschiedenen Vorrednern – Herrn Binder, Herrn Schönenberger usw. – gesagt wurde. Darum bin ich im Gegensatz zu Frau Bühler gegen die Motion. Aber materiell und im wesentlichen Kern der Sache hat die Motion recht. Es muss in Sachen Temporeduktion rasch etwas Wesentliches geschehen. Auch wenn der Bundesrat kompetent ist, müssen die eidgenössischen Räte und müssen wir hier und heute ein markantes Zeichen setzen. Dafür ist das Postulat da. Gemäss Artikel 25 unseres Geschäftsreglementes beauftragt ein Postulat den Bundesrat, zu prüfen, ob ein Gesetz- oder Beschlussentwurf vorzulegen oder eine Massnahme zu treffen sei. Im Postulat hat auch die Prüfung einer Ausweitung des ursprünglichen Motionstextes, hier beispielsweise eine Ausweitung auf die Geschwindigkeitsdifferenzierung oder auch auf die Ausmerzaktionen, Platz. Auch aus diesen praktischen Gründen plädiere ich für die Überweisung als Postulat.

Persönlich hätte ich es begrüsst, wenn unsere Kommission durch ein eigenes Postulat ein solches Zeichen gesetzt hätte. Dabei hätte sie die formellen Unzulänglichkeiten der nationalrätlichen Motion korrigieren können. Wenn wir aber vom Rat aus erst jetzt mit einem neuen Postulat kommen – ich habe mir das überlegt –, so wird dieses erst in der nächsten Session behandelt. Dies wäre angesichts des fortschreitenden Waldsterbens und angesichts des Erwartungsdruckes meines Erachtens zeitlich nicht zu verantworten. Um jetzt handeln zu können, bleibt somit nur die Möglichkeit, Ziffer 2 der nationalrätlichen Motion als Postulat zu überweisen und Tempo 100 zu postulieren.

Ich komme also zum gleichen Schluss wie Frau Bühler in ihrem Eventualantrag. Mein Antrag ist jedoch ein Hauptantrag, wie jener von Herrn Kollega Aubert, von dem ich bis zur

Verteilung des Antrages nichts wusste. Es herrscht also mit Herrn Aubert völlige Übereinstimmung in der Schlussfolgerung.

In diesem Sinne scheint mir die Umwandlung von Punkt 2 der Motion in ein Postulat das richtige Mittel zu sein, um den Bundesrat zu veranlassen, auf die Frage der Geschwindigkeit auf Autobahnen und der damit im Zusammenhang stehenden Punkte zurückzukommen. Ich zweifle nicht daran, dass Herr Bundesrat Egli persönlich darüber nicht unglücklich ist. Er hat es auch heute in seinem Eintretensvotum bereits angetönt. Wenn wir das Postulat überweisen, so weiss auch der Gesamtbundesrat klar, was beide Räte wünschen. Auch das Volk sieht, dass wir gewillt sind, rasch und wirksam gegen die Luftverschmutzung zu kämpfen. Überweisen wir die Motion, so tun wir formal-rechtlich etwas Falsches, ohne in der Sache etwas gewonnen zu haben. Lehnen wir die Motion ersatzlos ab, so tun wir politisch etwas Falsches. Wandeln wir aber die Motion in ein Postulat um, so tun wir rechtlich und politisch etwas Richtiges und Notwendiges.

M. Aubert: Je dirai très clairement, pour commencer, que je suis pour l'abaissement de la vitesse de 120 km/h à 100 km/h sur les autoroutes; mais que, comme M. Cavelti, je propose ici la forme du postulat.

Permettez-moi, tout d'abord, de parler du fond.

Si, dans cette affaire, tout était clair; s'il était démontré que la forêt est malade, que sa maladie résulte, pour partie, de la voiture et qu'une réduction de la vitesse des automobiles entraînerait une réduction de cette maladie, je crois que tout le monde accepterait d'abaisser la vitesse. Il n'y aurait plus que quelques maniaques pour s'y opposer.

Mais, justement, tout n'est pas clair. A peu près à chacune des propositions que j'ai énoncées tout à l'heure, on peut objecter quelque chose. La forêt est malade. Bon, là-dessus, il me semble que presque tout le monde, aujourd'hui, est d'accord. Il est même assez piquant de constater combien l'opinion du public et du monde politique a changé entre 1983 et 1985. Lorsqu'on arrive à la deuxième proposition, que la forêt est malade de la voiture, là déjà s'annoncent le doute, l'incertitude, voire l'incrédulité. Certains allèguent la vieillesse, certains allèguent la sécheresse, d'autres les émissions de l'industrie, d'autres encore les émanations des ménages, des chauffages. Quant à la troisième proposition, elle aussi fait l'objet de contestation. Je ne parle pas de l'idée tout à fait absurde que, si l'on roule plus lentement, on pollue plus longtemps. Je crois que tout le monde comprend que c'est une absurdité, que la pollution ne procède pas de la durée, mais bien de l'énergie consommée. Mais je pense à des objections plus sévères. Mon voisin Hubert Reymond me dit, par exemple, qu'avec les voitures telles qu'on les construit aujourd'hui, il arrive que l'on consomme moins d'énergie à 120 km/h qu'à 100 km/h. Il y a ainsi des raisons qui peuvent nous conduire à douter.

Lorsqu'un ensemble de propositions n'est pas démontré avec toute la certitude qu'on pourrait souhaiter, quelles sont les attitudes possibles? J'en vois deux. Il y a d'abord ce que j'appellerai l'attitude judiciaire; il y a ensuite l'attitude politique.

L'attitude judiciaire, c'est l'attitude qu'adopte un tribunal, lorsqu'il doit prononcer une condamnation. Il y a un demandeur qui réclame quelque chose à un défendeur, il y a un ministère public qui requiert contre un prévenu. Le mode judiciaire consiste à dire: je ne ferai rien, je ne condamnerai pas, aussi longtemps que tout ne m'aura pas été exactement prouvé dans les moindres détails. Ça, c'est le mode judiciaire, et je trouve qu'il est juste quand il y va d'une condamnation, je trouve que cette vieille proposition, qui remonte à la nuit des temps et qu'on exprime parfois sous la forme *in dubio pro reo*, eh bien! je trouve que c'est une proposition juste quand il y va des particuliers et de leur condamnation. Mais nous sommes ici en présence d'autre chose que d'une condamnation de l'automobile ou des automobilistes. Je ne considère pas du tout que je sois sur le banc des accusés. Et pourtant j'ai beaucoup roulé, j'ai même parfois roulé assez

vite. J'aimerais le dire à certaines personnes qui ne se trouvent pas dans cette salle, mais qui pensent que les partisans de l'abaissement de la vitesse sur les routes sont des gens qui n'ont pas grand-chose à voir avec l'automobile. J'ai roulé des centaines de milliers de kilomètres, je sais à peu près de quoi je parle. Je voudrais dire simplement que je n'ai pas le sentiment d'être ici en présence d'un procès.

Nous cherchons plutôt, politiquement, à ajuster des comportements sociaux à un environnement naturel. Il nous faut procéder par tâtonnements. Il faut mettre d'un côté – M. Dreyer le disait tout à l'heure – les avantages d'une réduction de la maladie de la forêt et, de l'autre, les inconvénients d'une réduction de la vitesse sur les routes, en faisant entrer dans la pesée d'intérêts toute la part d'hypothèses qui entoure cette affaire.

Dans la situation où je suis, je ne peux pas absolument démontrer que la forêt est malade, ni qu'elle est malade de l'automobile, ni qu'en réduisant la vitesse de l'automobile, je guérirai la forêt. Cette situation me fait penser un peu – pardonnez-moi la comparaison, je sais qu'elle est osée – à celle d'un apologiste du christianisme du dix-septième siècle, qui s'appelait Blaise Pascal et qui, traitant d'une chose infiniment plus importante, disait à peu près ceci: «Je crois en Dieu, je crois en la vie éternelle, je crois en la rétribution des péchés, mais je ne suis pas capable de le démontrer. Alors, que vais-je faire? Je vais inviter mon interlocuteur à me suivre dans un pari: si Dieu existe et que vous vous conduisiez comme s'il n'existait pas, vous perdez votre âme, vous perdez tout; mais si Dieu n'existe pas et que vous vous conduisiez comme s'il existait, que se passera-t-il? Vous perdez quelques plaisirs matériels, quelques satisfactions illusives, finalement vous ne perdez pas grand-chose.» Et Blaise Pascal concluait en disant: «Il faut savoir hasarder le fini pour gagner l'infini.» Nous sommes ici au Conseil des Etats, nous n'avons pas à nous occuper du ciel, nous nous occupons de la terre et c'est suffisant. Nous n'avons pas à nous interroger sur la théologie, nous pratiquons l'écologie et c'est assez. Nous avons le droit de le faire. Dans une telle matière, où le mode judiciaire ne convient pas, j'estime que le mode politique, celui qu'adoptait Pascal, s'applique tout à fait. Si la forêt est malade, si elle est malade de l'automobile, et que vous ne modifiez pas vos comportements, vous contribuez à aggraver le mal de la forêt et c'est grave. Si, en revanche, la forêt n'est pas malade ou qu'elle ne soit pas malade de l'automobile, et que vous vous restreigniez néanmoins, qu'aurez-vous perdu? Vous aurez perdu l'ivresse de la vitesse; vous aurez perdu un quart d'heure – sept minutes, disait M. Dreyer – dans votre voyage. Finalement, vous n'aurez pas perdu grand-chose. Je vous invite donc à faire la pesée entre ce que l'on gagne si le pari est bon et ce que l'on perd s'il est mauvais.

Je sens qu'il y a ici des objections, j'aimerais dire quelques mots aux objecteurs, leur répondre. Il nous objectent d'abord l'efficacité. Je ne parle pas de l'efficacité policière. Je dis simplement qu'ils nous objectent que l'abaissement de la vitesse va rendre les déplacements plus longs, par conséquent apporter de grands troubles dans notre économie. C'est une objection que nous ne pouvons pas prendre à la légère. Ils nous objectent aussi la proportionnalité, en disant qu'il y a d'autres moyens, moins restrictifs, comme les catalyseurs, qui permettent d'arriver au même résultat. Ils nous objectent également la démocratie, ils nous rappellent qu'une initiative populaire est pendante; enfin, ils nous objectent la liberté. J'aimerais reprendre ces quatre objections.

D'abord, ils allèguent les conséquences économiques. J'étais très heureux d'entendre M. Pillier rappeler l'exemple des Américains. Je le trouve tout à fait impressionnant. Je suis allé quelquefois aux Etats-Unis – je ne le dis pas pour faire l'important, finalement j'ai 54 ans, je peux bien dire que je suis allé aux Etats-Unis quelquefois – et j'ai beaucoup roulé là-bas. Les premiers temps, j'avais mes méthodes de petit Suisse et je dépassais, j'allais à 100, 120 à l'heure. Personne ne me faisait d'appels de phares. Eux, les Américains, roulaient à 55 miles ou 60 miles, c'est-à-dire 90 ou

95 km/h, ils ne faisaient pas d'appels de phares. Il y a eu un moment où j'ai compris que j'étais un goujat et que je pouvais aussi faire ce que les Américains faisaient fort bien. Ce pays est deux cents fois plus grand que le nôtre, les distances y sont quinze fois plus longues que chez nous. Pour aller chez un ami, quand je fais vingt kilomètres, c'est beaucoup; là-bas, ils en font volontiers deux cents et ils roulent à 90 ou 95 km/h; ce qui montre une chose, c'est que les Américains ont fini par dominer leur voiture; tandis qu'en Suisse, je crains que ce soit encore la voiture qui domine le conducteur. Voilà pour l'efficacité.

On nous objecte aussi la proportionnalité. La démonstration du catalyseur a été faite. Mais l'un n'exclut pas l'autre: pourquoi n'aurions-nous pas ces catalyseurs? Ils seront introduits lentement, sur les voitures neuves. Vous ne pouvez quand même pas obliger tout le peuple suisse à changer maintenant de voiture! Je suis personnellement aux prises avec ce problème et je me demande ce que je vais faire avec mon automobile; elle me paraît dégager pas mal d'émissions nuisibles. Un catalyseur coûte cher; peut-être son prix changera-t-il d'ici cinq à dix ans. Mais, avant que le catalyseur ne produise ses effets, l'abaissement de la vitesse pourrait, pour une part modeste, il est vrai, contribuer à réduire la pollution.

On nous objecte encore la démocratie. Comment osons-nous suggérer d'abaisser la vitesse des véhicules sur les routes, alors qu'une initiative populaire – qui a eu pas mal de succès, je le reconnais: 250 000 signatures – propose justement de la remonter à 130 km à l'heure? Ma réponse, c'est que cette initiative populaire sera présentée au peuple et aux cantons en son temps, en 1988 ou 1989 probablement, mais que je refuse de lui attribuer, d'ici là un effet suspensif. J'estime que je peux faire aujourd'hui ce qui me paraît juste; les citoyens suisses voteront comme il leur plaira le jour où ils se prononceront sur cette initiative.

Reste la liberté, l'ultime rempart de certains adversaires qui accusent le législateur de pourchasser l'automobile dans ses derniers retranchements. Je suis assez sensible à la liberté de l'automobiliste, à la liberté de mouvements, à la liberté d'aller vite, mais je n'ose pas croire que les Suisses – et notamment les Suisses français – associent leur liberté à la pédale de leur accélérateur. Je ne peux pas croire que les Suisses français mettent vraiment leur liberté dans les orteils de leur pied droit. Voilà pour les objections.

Conclusion sur le fond: s'il fallait choisir entre le ridicule d'en faire trop et l'opprobre d'en faire trop peu, je préférerais le ridicule à l'opprobre.

Quant à la forme: je n'ai pas voulu intervenir dans cette discussion de juristes, mais je me permets de répondre maintenant à quelques remarques qui ont été faites.

L'allusion à l'article 89^{bis} de la constitution fédérale est évidemment une erreur: cette mention n'a rien à faire dans le texte de la motion. Les motionnaires ne demandaient pas que le Conseil fédéral propose que l'on modifie la loi sur la circulation routière en réintroduisant une compétence parlementaire pour les vitesses. Ils voulaient simplement charger le Conseil fédéral de modifier son ordonnance. Il s'agit d'une erreur de plume – je vous l'ai déjà dit, mon cher collègue –, je la considère comme non écrite. Cependant, si M. Schoch veut encore la biffer, il a parfaitement raison.

Si nous passons au véritable problème de forme, celui du postulat ou de la motion, problème que M. Binder a eu l'amabilité de présenter au début de cette discussion, on note une pratique, ou plutôt des pratiques, une succession de comportements qui n'ont pas toujours été cohérents. Des opinions doctrinales ont aussi été émises. M. Binder nous a exposé le point de vue de M. Eichenberger, avec sa «motion improprement dite». Moi, j'appelle «postulat» cette «unechte Motion». Je m'attendais un peu, en rougissant d'avance de modestie, que mon collègue me cite également. Il ne l'a pas fait. Il m'a même prêté une opinion que je n'ai pas. En effet, je prétends que cette assemblée n'a pas d'ordre à donner au Conseil fédéral quand il exerce ses compétences. Je l'ai écrit, je ne vais pas me déjuger aujourd'hui. Je l'ai écrit et je pourrais dire à M. Schmid que je me

suis tenu à ce principe dans l'histoire des petits pains: je n'ai pas signé la motion Kündig et je ne l'ai pas votée.

En définitive, c'est une affaire de goût. Certains parlementaires, forts de l'autorité de l'Assemblée, penchent pour la motion; d'autres, plus soucieux de la séparation des pouvoirs, préfèrent ne pas utiliser la motion. Quant à moi, je ne voterai pas la motion, car je veux m'en tenir à ce que j'ai écrit et à ce que je crois juste encore aujourd'hui. Mais j'ai fait quelque chose d'utile, sans me concerter avec M. Cavelti: j'ai proposé un postulat.

Il me semble, en effet, utile que les partisans de l'abaissement de la vitesse sur les routes puissent se prononcer sans aucun scrupule juridique. Nous rendons ainsi service aux personnes qui, semble-t-il, étaient tenaillées au sein de la commission, ne sachant pas si elles votaient non parce qu'elles étaient contre l'abaissement de la vitesse ou parce qu'elles étaient contre la forme de la motion.

Ainsi, vous vous prononcerez d'abord sur la motion – je ne la voterai pas-puis, si la motion ne passe pas, ce que M. Cavelti et moi-même souhaitons vivement, nous vous inviterons à vous prononcer sur le postulat. Et si le postulat passe, nous aurons, conformément à l'article 28, 4^e alinéa de notre règlement, transformé la motion du Conseil national en un postulat des deux conseils.

En dernier ressort, ce qui importe, c'est que le Conseil fédéral et l'opinion publique sachent si la majorité de ce conseil prône l'abaissement de la vitesse ou le maintien de la règle actuelle.

Jagmetti: Meine Auffassung deckt sich mit jener von Herrn Cavelti, die er schon eingehend begründet hat, weshalb ich mich relativ kurz halten kann. Die Senkung der Höchstgeschwindigkeit von 120 auf 100 km/h bringt eine Einschränkung des Verbrauches. Es liegen mir dazu verschiedene Zahlen vor. Ich nenne zwei Beispiele von zwei Fahrzeugtypen: Senkung von 9 auf 7,4 l pro 100 km, Senkung von 9,3 auf 8,3 l pro 100 km, also in der Grössenordnung von einem bis 1,5 Liter in diesen beiden Fällen. Schon etwas komplizierter wird es mit dem Stickoxidausstoss, bei dem auch eine Senkung zu erwarten ist, obgleich die Dinge dort differenzierter betrachtet werden müssen. Aber es ist hier nicht der Ort, sich lange über die Luftüberschusszahl, den Magerbetrieb und Ähnliches zu verbreiten. Noch komplizierter wird es, wenn man die verschiedenen Schadstoffemissionen miteinander in Beziehung setzt, wie das letztlich für die Belastung der Umwelt entscheidend ist. Aber insgesamt dürfen wir von einer Senkung der Höchstgeschwindigkeiten eine Schadstoffreduktion erwarten.

Nun geht es ja bei der beantragten Massnahme nicht um eine Einschränkung um ihrer selbst willen, sondern um das, was in der Verfassung als Zielsetzung vorgegeben ist, nämlich den Schutz des Menschen und seiner natürlichen Umwelt. Also müssen wir die Massnahmen auch darauf ausrichten, und wer sie erzielt auf eine bessere Art und Weise, auf eine effektvollere Art und Weise als durch die Geschwindigkeitsreduktion, der soll dazu animiert und dabei nicht eingeschränkt werden. Deshalb plädiere ich für die Differenzierung. Jene, die geringe Schadstoffemissionen verursachen, also geringere, als wir durch die Geschwindigkeitsreduktion erreichen, sollen nicht von der Massnahme tangiert werden, die anderen aber sollen langsamer fahren, um eben das Ziel zu erreichen.

Wenn wir die Verkehrssicherheit mitberücksichtigen, erkennen wir, dass die Differenzierung ausserhalb der Autobahnen mit Gefahren verbunden wäre. Wir können auf den gewöhnlichen Strassen nicht zwei Höchstgeschwindigkeiten einführen, also müssen wir die Differenzierung auf die Autobahnen beschränken. Dort lässt sie sich aber nach meiner Auffassung mit der Verkehrssicherheit vereinbaren. Die Kontrollmöglichkeit ist von Herrn Cavelti auch schon angeführt worden. Ich nenne dazu nur ein Detail. Man hat bei der Einführung der sechsstelligen Autonummern seinerzeit zunächst einen Punkt zwischen die Tausender- und die Hunderterstelle gemacht. Nachher hat man ihn wieder weggelassen, also bestehen offenbar auf dem Kontrollschild

selbst noch einige freie Valenzen, mit denen eine Unterscheidung markiert werden kann.

Nun ist diese Differenzierung in der Februardebatte hier schon zur Diskussion gestanden und im Nationalrat auch. Zwar ist sie im Text der Motion nicht enthalten, ist aber von den Autoren der Motion als authentische Interpretation ihres Willens bekanntgegeben worden. Wenn wir nun die Motion als solche überweisen würden, ohne irgendeinen Vorbehalt der Differenzierung, wäre der Bundesrat in einer sehr heiklen Situation. Wenn wir den Vorstoss als Postulat überweisen, hat der Bundesrat noch die Möglichkeit der Differenzierung. Noch besser wäre es gewesen, ein differenziertes Postulat zu überweisen. Ich habe ein solches verfasst. Wenn ich es aber jetzt als Ratsmitglied einbringe, wird es nicht mehr in dieser Session behandelt. Demgemäss stimme ich für das Postulat.

Knüsel: Wir sind uns mit Bezug auf die Zielsetzung einig. Zur Motion 83.920: Herr Piller, ich habe Verständnis für Ihre Interpretation. Wir müssen schnell und sicher zum Ziele kommen. Ich finde es aber etwas bedenklich, wenn man den Eindruck aufkommen lässt, dass derjenige, der den Vorstoss in Motionsform überweisen will, engagiert für die Umwelt eintritt, währenddem der andere, der für die Überweisung als Postulat eintritt, die Probleme und Zusammenhänge nicht erkannt oder begriffen haben soll bzw. einer sein soll, den die Umwelt nicht interessiert!

Ich erinnere mich, dass man mit Bezug auf die Dieselfahrzeuge, vor allem bei den Lastwagen, sagte, die Ausstossmengen seien sichtbar, aber nicht gefährlich. Ich bin froh, dass der Bundesrat in seiner Botschaft, auf Seite 30, klar festhält, dass die Schadstoffemission bei den Dieselfahrzeugen nicht minder gefährlich ist. Ja, dass sie mit den Russmissionen sogar sehr gefährlich sei. Wem ist es nicht schon so ergangen – sei es als Fussgänger oder als Velofahrer –, dass er, wenn ein schwerer Brummer bei Matsch und Dreck an ihm vorbeifuhr und Abgase aussties, eine schwarze Rauchfahne (Russ) sah und erst noch mit Wasser angespritzt wurde?

Ich gebe zu und schliesse nicht aus, dass – wenn dem Motionstext, aber auch dem Postulat nachgelebt wird – vielleicht der eine oder andere Diesellastwagen, der heute unsere Strassen befährt, statt in die Garage zum Kaminfeger fahren muss. Diesbezüglich sind wir nach meinem Dafürhalten ausserordentlich schlimm dran.

Wenn Sie den Massnahmenkatalog des Bundesrates ansehen, werden Sie auf den Seiten 110 bis 112 feststellen, dass er Programme (Abgas- und Partikelvorschriften) für Diesel- und Personenwagen entwickelt hat, auf Seite 112 insbesondere die Abgas- und Partikelvorschriften für Lastwagen. Im Kreis der Kommission wurde gesagt, das Ziel wäre zu ehrgeizig; bis Ende dieses Jahres könnten die technischen Vorschriften noch nicht erlassen sein. Gemäss Herrn Böhlen sollte es aber möglich sein, wenn man rigoros vorgeht.

Es ist in der Tat so, dass die Dieselfahrzeuge über 20 Prozent – so wird in den Massnahmenkatalogen ausgeführt – der Schadstoffe ausstossen, und es wird weiter ausgeführt – das ist das Gefährliche daran – dass, wenn nichts unternommen wird, diese bis zum Jahre 2000 40 bis 60 Prozent der gesamten Schadstoffemission verursachen werden.

Ich trete für das Postulat ein und nehme damit den Standpunkt der Mehrheit ein. Aber ich begrüsse es, wenn man die strenge Form der Abgasvorschriften für die Lastwagen wählt, nämlich die kalifornischen Abgasvorschriften. Sie sind unter II 46, Seite 112, aufgeführt.

Man gewinnt den Eindruck, als ob mit diesen Motionen alle Probleme abgedeckt seien: Das ist aber bei weitem nicht der Fall. Herr Piller hat ebenfalls darauf hingewiesen. Gewisse Teilbereiche sind im Massnahmenkatalog recht ausführlich behandelt, kommen aber bei Vorstössen nicht zum Ausdruck. Das ist ebenfalls einer der Gründe, weshalb ich dem Postulat zustimme.

Ein Beispiel: Wir haben in der Kommission erfahren, wie gefährlich 2-Takt-Motoren sind. Wir haben in unserem Land – das sehen wir auf Seite 117 – 700 000 2-Takt-Mofas, nur

der kleinere Teil ist nach Aussagen von Jugendlichen nicht frisiert, und diese 2-Takt-Motoren stossen in der Regel fünfmal mehr Schadstoffe aus als ein Viertaktmotor gleicher Leistung. Das heisst also, ein kleines Mofa, das gut «gewartet» ist, stösst mehr Schadstoffanteile aus als ein mittleres Auto. Dazu kommt, dass diese Schadstoffe noch gefährlicher sind. Auch die Vielfalt dieser Problematik wird man gesamthaft betrachten müssen.

Wir werden nur dann schnell zum Ziele kommen, wenn wir dem Bundesrat die Entscheidungsfreiheit geben. Bis Ende dieses Jahres wird er eine Konzeption, geordnet nach Wichtigkeit und Prioritäten, den Räten vorlegen. Das ist meine Überlegung, weshalb ich dem Mehrheitsstandpunkt zustimme, obwohl ich scharfe Vorschriften befürworte. Ich bitte Sie, ebenfalls der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

Stucki: Ich äussere mich zur Motion 83.956, Punkt 2, Geschwindigkeitsbeschränkung.

Es ist unbestritten, dass alle wirksamen Massnahmen, welche helfen können, die Luftqualität zu verbessern und damit Schäden in den Wäldern aufzuhalten, nötig sind und auch realisiert werden sollen.

Vorschriften gegen die Luftverschmutzung durch den Gebrauch von Motorfahrzeugen müssen das Problem jedoch auf der richtigen Ebene angehen und mit wirklich einen Nutzeffekt erbringenden Massnahmen realisiert werden. Das kann geschehen durch Senkung der Abgaswerte, Ausrüstungsvorschriften für Fahrzeuge, Verfügbarkeit von preiswertem bleifreiem Benzin und weitere Massnahmen, mit denen der Schadstoffausstoss drastisch gesenkt werden kann, vor allem mit der Katalysatortechnik. Also Massnahmen, wie sie auch vom Bundesrat in der Botschaft sichtbar gemacht werden.

Es ist jedoch verfehlt, das Problem mit Normen anzugehen, die nur eine geringe Wirkung haben und/oder mit anderen Nachteilen verbunden sind. Dazu gehören meines Erachtens die hier vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbeschränkungen. Man kann sich nicht auf völlig gesicherte Forschungsergebnisse, praktische Erprobungen und Erkenntnisse abstützen: im Gegenteil, die vom Bundesamt für Umweltschutz genannten möglichen Schadstoffreduktionen im Zusammenhang mit Temporeduktionen werden von glaubwürdigen Experten in Frage gestellt. Herr Piller, es sind nicht einfach Autofanatiker, die sich dazu äussern, sondern glaubwürdige Experten, die das relativieren, was uns das Bundesamt für Umweltschutz zu diesen möglichen Schadstoffreduktionen gesagt hat. Aber selbst wenn die Unbestreitbarkeit der in Aussicht stehenden Schadstoffverminderungen angenommen würde, handelt es sich nur um einen kleinen marginalen Schritt auf eine Verbesserung der Luftqualität hin. Er müsste meines Erachtens dann vollzogen werden, wenn wirklich keine Alternative mehr zur Verfügung stünde, welche einen weit besseren Nutzeffekt aufweist. Bessere und wirksamere Alternativen stehen aber zur Verfügung. Nicht nur die Ingenieure im Automobilbau sind ständig daran, die Motoren technisch weiterzuentwickeln in Richtung von noch sparsamerem Brennstoffverbrauch, auch die Katalysatortechnik macht beachtliche Fortschritte. Selbst wenn solche Massnahmen erst nach einer gewissen Rotation des Fahrzeugbestandes zum umfassenden Tragen kommen, ist schon nach kurzer Zeit, nach wenigen Jahren, die Wirkung das Vielfache dessen, was Tempolimiten jemals bringen können. Die Rotation wird zweifellos noch wirksam beschleunigt werden können, wenn – wie das nun erkennbar ist – eine ganze Reihe von Kantonen (es sind schon 16) zusätzliche Anreize schaffen mit einer teilweisen oder ganzen Privilegierung der Katalysatorautos bezüglich der kantonalen Verkehrsabgabe.

Der Bund könnte hier seinerseits sowohl durch Zolltarifmassnahmen beim Import umweltfreundlicher Motorfahrzeuge als auch mit einer angemessenen Preispolitik hinsichtlich des bleifreien Benzins einen entsprechend flankierend wirkenden Förderungsbeitrag leisten, abgesehen von

der heute von Herrn Piller angezogenen Ausmerzaktionsidee.

Aus diesen und anderen Gründen – sie sind zum Teil formeller Natur – schliesse ich mich der Mehrheit der Kommission an. Ich kann mich auch nicht entschliessen, dieser Zielsetzung der Motion in Form eines Postulates zuzustimmen. Wenn die Notwendigkeit von Sofortmassnahmen wirklich ausgewiesen ist, dann kann und soll der Bundesrat von sich aus solche Massnahmen treffen. Er kann das aufgrund seiner ihm zur Verfügung stehenden Kompetenzen, genau gleich wie er das getan hat bei der Korrektur von 130/100 auf 120/80. Auch damals hat er aufgrund seiner ihm zustehenden Kompetenzen gehandelt.

Hefti: Ich äussere mich zur Motion 83.956, nur zu Ziffer 2 und nur zu Tempo 50 innerorts.

So, wie es heute gehandhabt wird, bildet es eine Benachteiligung der Randregionen; meines Erachtens dient es auch keineswegs dem Umweltschutz, eher im Gegenteil. Man sollte daher wieder vermehrt das Tempo 60 zulassen. An gewissen Stellen wäre es auch richtig, unter Tempo 50 zu gehen. Da ich in dieser Sache die Kompetenz des Bundesrates anerkenne, sind meine Worte als Wunsch an den Bundesrat zu verstehen.

Gestatten Sie mir noch eine Nebenbemerkung. Ich glaube, künftig sollte kein Mitglied unseres Rates mehr an derartigen Vorabstimmungen teilnehmen, wie sie im Zusammenhang mit dieser Motion stattfanden, dies im Interesse der Stellung unseres Rates, aber auch aus Kollegialität gegenüber den Kommissionsmitgliedern und insbesondere dem Referenten.

Matossi, Berichterstatter: Ich werde mich im Glaubenskrieg um Tempolimiten nicht mehr engagieren. Sie kennen die Stellungnahme der Mehrheit unserer Kommission. Wir beantragen, diese Motion abzulehnen.

Zum Postulat kann ich als Präsident der Kommission nicht Stellung nehmen, weil es anlässlich unserer Beratungen nicht vorlag.

Ich äussere mich nur noch ganz kurz zur Kommissionsmotion Abgasnormen und Abgaskontrolle. Es ist eine ganz kurze Stellungnahme, sie besteht aus fünf Hauptsätzen, zwei Nebensätzen und einem kurzen Zitat.

Generelle Bemerkung: Die Kommissionsmotion bewegt sich eindeutig im Kompetenzbereich des Bundesrates. Die Mehrheit unserer Kommission nimmt zu den drei Begehren wie folgt Stellung:

1. Die jährliche Abgaskontrolle wurde mit dem Bundesratsbeschluss vom 21. November 1984 und vom 12. Dezember 1984 festgelegt, und die entsprechende Verordnung erscheint demnächst.

2. Die US-Normen 83 können möglicherweise ein Jahr früher, nämlich bereits auf den 1. Oktober 1986 in Kraft gesetzt werden. Hier bin ich einig mit meinem Kollegen, Herrn Ständerat Otto Piller; ich bin auch der Ansicht, dass wir nicht warten müssen und sollen, bis der letzte europäische Automobilfabrikant seine entsprechenden Modelle auf den Markt bringt.

3. Der Bundesbeschluss über die Abgasvorschriften für die Dieselfahrzeuge, datiert vom 21. November 1984, und die Verordnung sind beim zuständigen Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement bzw. beim Bundesamt für Polizeiwesen in Bearbeitung. Hier ist alles im Fluss. Das geht auch aus einer Zeitungsnotiz über eine Pressekonferenz von Frau Bundesrätin Kopp vom letzten Freitag hervor, anlässlich welcher sich auch Herr Dr. Hess, Direktor des Bundesamtes für Polizeiwesen, geäussert hat.

Herr Bundesrat Egli führte im Nationalrat am 7. Februar 1985 dazu aus: «Eine wirksame Herabsetzung von Abgas- und Partikelemissionen bei Dieselfahrzeugen wird von uns angestrebt. Wir hängen aber auch hier ausschliesslich von der Entwicklung der Technik ab. Wir haben zurzeit noch kein wirksames ausländisches Vorbild, mit welchem wir die

Herabsetzung von Abgas- und Partikelemissionen wirksam bewerkstelligen können.»

Ich empfehle Ihnen im Namen der Mehrheit der Kommission, diese Motion der Kommission des Nationalrates in ein Postulat umzuwandeln.

Frau Bühler, Sprecherin der Minderheit: Ich möchte mich als Sprecherin der Minderheit zur Motion 83.956 Punkt 2 noch kurz äussern.

Die Tempofrage ist zur eigentlichen Gretchenfrage der ganzen Walddebatte geworden – nicht ganz zu Unrecht, wie mir scheint. Erstens ist die Temporeduktion eine wirksame Massnahme, sie bringt eine nennenswerte Reduktion des Schadstoffausstosses. Zweitens ist sie eine der ganz wenigen Massnahmen, die praktisch sofort greifen, und drittens – das ist wohl die Achillesferse der ganzen Sache – trifft sie uns alle, Gross- und Kleinwagenfahrer, wir können uns dieser Massnahme nicht entziehen.

Die Wirksamkeit darf vernünftigerweise nicht mehr angezweifelt werden. Der Zusammenhang zwischen Schadstoffausstoss und Tempo ist hinlänglich untersucht und erhärtet worden. Selbst die Automobilrevue kommt zum Schluss, dass Tempo 80/100 eine Absenkung der NO_x-Emissionen – bezogen auf die Personenwagen – von 10,9 Prozent bringen würde. Bezogen auf den gesamten Motorfahrzeugverkehr ergäbe sich eine Reduktion von 8 Prozent und bezogen auf die gesamten Stickoxidemissionen, also inklusive Feuerungen und Industrie, eine Reduktion von 7 Prozent. Das ist kein marginaler Wert, Herr Kollege Stucki! Es ergäben sich auch beachtliche Treibstoffeinsparungen. Bei Tempo 80/100 wird mit rund 124 000 Tonnen oder 160 Millionen Litern pro Jahr Minderverbrauch gerechnet, was einer Einsparung von 5 Prozent entspricht.

Die Wirksamkeit der Tempomassnahme lässt sich mit einigen Vergleichen unterstreichen: So entspricht die durch Tempo 80/100 erzielbare Stickoxidverminderung mehr als 33 autofreien Sonntagen oder einem autofreien Monat! Oder ein anderer Vergleich: Angenommen, ab 1987 würden bereits die strengeren US-Grenzwerte 83 – das bedeutet Katalysatorfahrzeuge – vorgeschrieben, so würde diese Massnahme erst nach 1992 zur insgesamt gleich grossen Stickoxidverminderung führen wie Tempo 80/100. Setzen wir die Reduktion der Schadstoffe durch Tempo 80/100 in Beziehung zum angestrebten Ziel, nämlich dem Stand der Luftbelastung in den fünfziger Jahren, so zeigt sich, dass ausser der Treibstoffrationierung oder anderen einschneidenden Verkehrsbeschränkungen die Temporeduktion die einzige Massnahme ist, die uns dem Ziel ein nennenswertes Stück näherbringt; das immer, bis sich die strengeren Abgasvorschriften und die Katalysatortechnik im Laufe von etwa einem Jahrzehnt durchgesetzt haben.

Ihre Kommission lehnt sowohl die Motion wie auch das Postulat ab. Auch hier – hier ganz besonders – bieten sich zur Ablehnung formale Gründe an. Das «monstre juridique» hat in der Presse die Runde gemacht. Es ist aber offensichtlich und wird auch nicht verhehlt, dass die Massnahme als solche abgelehnt wird. Es gibt offenbar Undenkbares, Unzumutbares, und dazu gehört – zu meiner grossen Verwunderung – Tempo 100 auf Autobahnen. Ein Blick ins Ausland zeigt allerdings, dass von 24 europäischen Ländern deren zehn eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h oder sogar weniger kennen. Amerika fährt mit 96 km/h. Die Geschwindigkeitsreduktion hat weitere gute Folgen. Es ist erwiesen, dass der Verkehrsfluss nicht leidet, im Gegenteil; auch die Verlängerung der Reisezeit bringt keine Erhöhung der Schadstoffe. Auch das muss nicht mehr diskutiert werden. Kurz: Sachliche Gründe gegen eine Temporeduktion sind nicht auszumachen. Die Gründe müssen in der menschlichen Natur gesucht werden. Die Motion des Nationalrates hat ein Signal gesetzt, das im Volk nicht ohne Echo geblieben ist. Trotz formalen Bedenken sollten wir dem Nationalrat folgen. Wir haben keine Zeit mehr zu verlieren. Zahlreiche Stimmen aus der Bergregion bitten uns, an sie zu denken und uns für die Erhaltung ihres Lebensraumes einzusetzen. Angst – Herr Kollege Dreyer: Berechtigte Angst

kann auch ein guter Ratgeber sein. Mit einem kleinen – ich möchte fast sagen: winzig kleinen – persönlichen Opfer könnten wir einen Beitrag leisten. Gelingt es uns nicht, dem fortschreitenden Waldsterben rasch Einhalt zu gebieten, wird schon bald niemand mehr verstehen, dass über eine so einfache, wirksame und wenig einschneidende Massnahme, wie Tempo 100 auf Autobahnen, derart viele Worte verloren werden müssen. Wir werden dann andere Sorgen haben. Im Sinne von Kollege Schoch möchte ich Ihnen Punkt 2 zur Annahme als Motion empfehlen; als Eventualantrag möchte ich Sie ersuchen, zumindest dem Postulat zuzustimmen.

M. Genoud: Je m'exprime également au sujet de la motion n° 83 956 et de son point 2. On a entendu M. Dreyer mettre en comparaison sept minutes et l'éternité; ensuite, M. Aubert nous a entraînés dans une situation du pari de Pascal pour cette circonstance et je crois qu'il en résulte un danger, c'est que le problème sérieux et très grave de la forêt soit placé à un niveau qui n'est pas le sien, parce que je ne pense pas que des notions d'éternité, qui découlent de ces deux comparaisons, doivent être retenues dans ce débat. M. Aubert a dit lui-même que la comparaison était un peu osée, je dirai, quant à moi, qu'elle est extrêmement adroite pour retenir notre attention et qu'elle est même attrayante dans la démonstration pour nous faire basculer. Mais M. Aubert me permettra quand même de dire que l'enjeu du risque d'une maladie de la forêt suisse qui se prolonge un peu ou de l'éternité gagnée ou perdue, selon Pascal, ne justifie pas que cette comparaison soit faite et, dans ce sens-là, il me permettra de dire que je la trouve, à la limite, peut-être astucieuse mais non convaincante.

Ce que je voudrais retenir du point 2 de cette motion du Conseil national, c'est que même si on admet qu'il y a quelque intérêt à abaisser la vitesse, ce qui n'est pas prouvé, on est quand même très réticent au moment de donner son adhésion sous quelque forme que ce soit. Il faut d'abord oublier tout le préambule, dont on a dit tout à l'heure qu'il n'était absolument pas à sa place et avec raison. Ensuite, il ne faut retenir qu'un des deux points et dans ce deuxième point constater qu'on enfonce de façon la plus facile des portes ouvertes puisqu'on demande au Conseil fédéral de limiter la vitesse à 50 km/h dans les localités, à 80 km/h hors de celles-ci, dispositions qui sont déjà en vigueur aujourd'hui.

Finalement, on ne retiendrait que le dernier tiers des propositions. Il faut vraiment se violenter et peut-être même se découvrir des raisons qu'on a de la peine à avouer pour essayer d'aller à la rencontre de cette motion du Conseil national, même sous la forme d'un postulat.

Je voudrais aussi parler du postulat. Tant dans les propos de M. Cavelti que dans ceux de M. Aubert, on a retenu que si nous disions «oui», sous la forme du postulat, le Conseil fédéral saurait ce que nous voulons. Je regrette mais, personnellement, même si j'avais pu être tenté de donner mon accord à la forme du postulat, ces déclarations trop catégoriques m'interdiraient de le faire. Je rappelle quand même que, selon notre règlement, à son article 25, alinéa 2, «le postulat charge le Conseil fédéral d'examiner s'il y a lieu de présenter un projet de loi ou d'arrêté ou de prendre une mesure». On est donc, à la suite des déclarations qui ont été faites, dans cette situation où l'on doit décider du postulat pour ne pas avoir à rougir de cette formulation malheureuse de la motion du Conseil national. Mais en même temps, par ce postulat, on dit au Conseil fédéral que l'on veut les 100 km/h alors que ce dernier devrait simplement étudier la chose. Entre nous soit dit, la préparation des limites qui figurent dans l'ordonnance a été assez sérieuse pour que le Conseil fédéral ait lui-même su, à l'époque, pourquoi il en restait à 120 km/h et non à 100. Je suis encore gêné – je le répète – de voir que, par ce postulat, on veut tout de même obtenir, de façon détournée, ce que l'on désire tout en évitant les inconvénients qui naissent de la forme.

Pour le reste et en conclusion, je crois – beaucoup l'ont dit – que l'on n'en sait pas suffisamment sur les conséquences d'une réduction de la vitesse de 120 à 100 km/h sur la

diminution éventuelle du taux de pollution. Je pense que l'on en saura davantage avant peu, car les travaux vont bon train et c'est heureux! La précipitation – on l'a dit – est une mauvaise conseillère et vaut-il la peine aujourd'hui de succomber à cette tentation pour se donner bonne conscience ou faut-il faire œuvre de raison? Y a-t-il péril en la demeure? Personnellement, même si la situation est grave, je crois que l'on ne doit pas accepter n'importe quelle proposition si l'on entend faire un travail sérieux. Voilà pourquoi je pense qu'il faut laisser au Conseil fédéral cette compétence. Les travaux effectués lui feront découvrir si cet abaissement est opportun ou pas. Ici, je crois qu'il faut tenir compte de la séparation des pouvoirs, même si peut-être, en raison de fonctions que j'occuperai quelque temps encore, je fais figure d'un tenant un peu trop acharné de ce principe. Il apporte malgré tout beaucoup de clarté dans les décisions et dans les compétences. Ce n'est pas un mal dans les républiques régies par un ordre démocratique.

Enfin, on l'a dit tout à l'heure, la motion déposée par M. Masoni, que j'avais soutenue, faisait pendant à une motion au Conseil national, et avait pour but de restituer aux Chambres la compétence qu'elles avaient auparavant de fixer dans la loi les vitesses maximales, a été refusée. C'était votre droit et votre affaire. Cela veut dire que vous avez confirmé votre volonté de laisser au Conseil fédéral la compétence de fixer ces vitesses et surtout ces vitesses maximales. Je crois qu'il est quand même mal venu, peu de temps après, de vouloir dans un cas d'espèce imposer une volonté au Conseil fédéral dans un domaine où on lui a laissé la compétence. C'est pour cette raison, et peut-être aussi en fonction de toutes les nuances que j'ai fait valoir dans mon intervention, que j'appuie la proposition de la commission de rejeter la motion et que je m'oppose également à sa transformation en un postulat.

M. Reymond: Au sujet de la motion n° 83 956, chiffre 2, j'aimerais d'abord rappeler que deux des éléments contenus dans le texte, qu'il s'agisse d'une motion ou d'un postulat, sont déjà réalisés: les 80 km/h en dehors des localités et les 50 km/h à l'intérieur de celles-ci. Dès lors, proposer un texte dont deux mesures sur trois sont déjà réalisées me paraît tenir d'un côté assez peu sérieux du Parlement. Il faudrait au moins biffer cette dernière partie, mais personne ne demande de le faire; on émet des vœux sous forme de postulat, on donne des ordres sous forme de motion, alors qu'une grande part est déjà accomplie. C'est un comble et cela nous montre bien que le problème des vitesses est, comme l'a si bien suggéré M. Aubert dans son intervention, un problème de religion, qu'on soit pour l'abaissement ou pour le maintien des vitesses à 120 km/h sur les autoroutes. Et face à ce problème de religion, force nous est de constater que les sensibilités sont très différentes selon les régions et les cantons. C'est ce qui donne au problème une dimension difficile et contraint le Conseil fédéral à prendre des décisions très délicates. Cela pourrait, comme l'a dit M. Aubert, nous pousser à accepter le postulat parce qu'il serait utile que le gouvernement connaisse la position du Parlement sur la vitesse maximale. Le postulat deviendrait donc un sondage d'opinion. On gouvernerait maintenant en Suisse par sondage d'opinion:

Nous sommes pourtant en présence d'une décision qui est de la compétence du gouvernement, pour laquelle le gouvernement a besoin de sérénité, de longues réflexions. Il a déjà pris une décision, difficile à admettre dans certaines régions – je pense à la vitesse limitée à 80 à l'heure sur certains tronçons particulièrement droits de mon canton ou du canton du Valais. Il a pris des décisions courageuses. Il a plus besoin de sérénité que du sondage d'opinion du Conseil national ou du Conseil des Etats. Il doit tenir compte de l'ensemble des éléments et nous savons bien que dans cet ensemble il est difficile de déterminer la meilleure solution, si ce n'est de prendre un pari. Or la politique n'est pas un pari et le gouvernement de ce pays ne dépend pas d'un pari, il dépend de décisions raisonnées.

C'est pourquoi quant à moi, sur ce plan-là, je voterai avec la majorité de la commission en rejetant et la motion et le postulat.

Schönenberger: Ich möchte nur ganz kurz auf eine irrtümliche Aussage des Kommissionspräsidenten hinweisen. Er hat vorhin gesagt, die Kommission habe beschlossen, die drei Motionen im Bereich «Verkehr» in der Form des Postulates zu übernehmen. Das ist nicht richtig. Aus dem Protokoll ergibt sich klar, dass wir die Motion 83.956 (LdU/EVP-Fraktion) sowohl in der Form der Motion als auch in der Form des Postulates abgelehnt haben. Hier hat also die Mehrheit der Kommission weder Motion noch Postulat gewollt.

Präsident: Gestatten Sie dem Präsidenten, in leicht extensiver Auslegung des Artikels 57 des Ratsreglementes eine kurze Bemerkung zum Problem der PTT-Bäckerei Müllenen, die heute mehrmals erwähnt wurde, und zwar insbesondere deshalb, damit in späterer Zeit – ich möchte für die Erwähnung herzlich danken – eventuell eine nuanciertere Beurteilung vorgenommen wird.

Die Motion zur PTT-Bäckerei war ganz klar ein Auftrag an den Bundesrat, in einem Einflussbereich der PTT – und zwar des PTT-Verwaltungsrates – bei einem Bauvorhaben Einfluss zu nehmen, damit dieser Verwaltungsrat diese Bäckerei rückgängig mache. Die Kompetenz für dieses Bauvorhaben lag klar beim Verwaltungsrat der PTT. Der Bundesrat konnte also den Beschluss nicht selbst rückgängig machen. Der Betrieb der Bäckerei aber, die durch dieses Bauvorhaben aufgelöst wurde, war eine Überschreitung des delegierten Kompetenzbereiches, da im Postregal von einem Betrieb einer Bäckerei nichts erwähnt wird.

Eine solche ist nicht vorgesehen und auch nicht betriebsnotwendig. Die Motion richtete sich somit gegen die spätere Nutzung eines Gebäudes; und um diese verhindern zu können, musste man bereits auf den Bau Einfluss nehmen. Ich glaube, damit eine klare Aussage über die Art dieser Motion, die sich als unechte Motion – das gebe ich zu – erwiesen hat, gemacht zu haben. Damit kann die Motion in Zukunft vielleicht etwas nuancierter beurteilt werden.

Bundesrat Egli: Sie wissen bereits, dass der Bundesrat für alle drei Motionen die Umwandlung in Postulate beantragt hat.

Zur Motion Müller-Scharnachtal: Wir stimmen mit den Zielen dieser Motion materiell in allen Punkten durchaus überein. Wir streben das, was der Motionär vorschlägt, ebenfalls an. Aus den Ihnen bekannten Gründen können wir aber die Motion nicht entgegennehmen. Es sind die gleichen juristischen Gründe, die soeben den Herrn Präsidenten bewegen haben, auf die Gipfelbäckerei der PTT zurückzukommen. Zu Herrn Piller, der uns an die Zweitaktmotoren erinnert hat: Auch der Bundesrat hat daran gedacht. Der Bundesrat hat nämlich auch an Massnahmen gedacht, die bisher noch keinem der «Vorstösser» in den Sinn gekommen sind. Er hat bereits mit Bundesratsbeschluss vom 21. November 1984 das zuständige Departement beauftragt, die Zweitaktmotoren besonders zu untersuchen und einen Bericht darüber zu erstatten, wie auch in diesem Bereiche eine Sanierung bewerkstelligt werden könnte.

Nun zur Motion 83.956. Es scheint hier Einigkeit zu bestehen – nicht nur unter den Juristen, sondern auch unter anständigen Menschen –, dass diese Motion, wenn man den Ingress einbezieht, tatsächlich ein juristisches Unding ist. Das gab auch Herr Binder mit seinem weiten juristischen Herzen zu. Er kann ja der Motion in dieser Form nicht zustimmen. Hier bringen Sie dem Bundesrat Verständnis entgegen, wenigstens die grosse Mehrheit des Rates. Damit ist aber die Sache für mich nicht erledigt. Ich bin glücklich darüber, und ich danke den beiden Postulanten Cavely und Aubert, dass sie hier noch eigens Anträge auf Überweisung eines Postulates stellen. Der Bundesrat hat zwar zurzeit nicht die Absicht, auf seinen Beschluss bezüglich Tempolimiten zurückzukommen, und auch nicht, Herr Hefti, auf denjeni-

gen bezüglich der Tempolimiten innerorts von 50 km/h. Trotzdem ist der Bundesrat eminent daran interessiert, die materielle Meinung des Rates zu kennen.

Der Nationalrat, der sich souverän über die juristischen Bedenken hinweggesetzt hat, hat unter Namensaufruf über diese Motion abgestimmt und sie mit 103 zu 87 Stimmen überwiesen. Wenn Sie nur die juristischen Gesichtspunkte berücksichtigen wollten, käme die materielle Meinung dieses Rates nicht zum Ausdruck. Daher bin ich glücklich über den Antrag, dass Sie auch über ein Postulat abstimmen, dann haben auch jene, welche aus juristischen Skrupeln dieser Motion nicht zustimmen können, Gelegenheit, hier ihre materielle Meinung bekanntzugeben. Der Bundesrat möchte auch vom Ständerat wissen, wie er hier denkt und in welchem Verhältnis man eventuell einer Hundertkilometerlimite zustimmt oder sie verwirft.

Ein Wort zu Herrn Aubert: Ich glaube, wir müssen nicht so weit bis zum berühmten «argument du pari» von Blaise Pascal gehen, das mir ebenfalls bekannt ist. Für mich ist nicht nur massgebend, ob die Motorfahrzeugabgase dem Wald schaden. Lassen wir das einmal dahingestellt. Sicher ist, dass die Motorfahrzeugabgase der Luft schaden, und wir wollen ja die Luftreinigung anstreben, Waldsterben hin oder her. Das ist mein primäres Anliegen, darum zielen auch meine Bestrebungen nicht primär dahin, einen lückenlosen Kausalzusammenhang zwischen Abgasen und Waldsterben herzustellen. Dass die Luft unter diesen Abgasen leidet, sieht jedermann ohne weiteres ein.

Ich darf Sie also bitten, Herr Präsident, über dieses Postulat abstimmen zu lassen und festzustellen, wie die materielle Meinung des Rates zu diesem Problem ist.

Nun noch zur Kommissionemotion 84.088 II. Die ganze Motion, in allen drei Punkten, bewegt sich im bundesrätlichen Kompetenzbereich für die Rechtsetzung. Aus diesen Gründen können wir diese Motion nur als Postulat entgegennehmen. Zu den einzelnen Punkten dieser Motion: Punkt 1, jährliche Abgaskontrolle, ist vom Bundesrat bereits beschlossen. Man könnte diesen Punkt also ebensogut abschreiben. Punkt 2, Obligatorium der amerikanischen Abgasnormen bis 1. Oktober 1987: Diese Zielsetzung ist an sich hoch, aber sie ist realistisch. Auch der Bundesrat strebt sie an, und wir glauben heute noch daran, dass es möglich sein wird. Ich muss sie aber darauf aufmerksam machen, dass wir in diesem Bereiche weitgehend vom Ausland abhängen, denn es kommt darauf an, ob auch das Ausland so schnell wie die Schweiz auf bleifreies Benzin umstellt.

In der Schweiz haben wir heute zwischen 300 und 400 solcher Tankstellen. In der Bundesrepublik sollen es annähernd 2000 sein, das sind verhältnismässig weniger, es müssten 3000 bis 4000 sein, damit das gleiche Verhältnis erreicht wäre. Im übrigen Ausland ist man noch nicht soweit. Wir können unseren Automobilisten nun nicht zumuten, Automobile mit Katalysatoren zu kaufen, wenn sie im Ausland nicht Benzin tanken können und sie mit ihrem Fahrzeug nur im eigenen Land fahren dürfen. Ich will damit nur sagen, dass wir bezüglich des Datums der Einführung der amerikanischen Abgasnormen doch weitgehend von den Vorgängen im Ausland abhängen.

Herr Piller, die Idee, die Ausmerzaktion und die Sanierung des Fahrzeugbestandes möglichst schnell durchzuführen, ist durchaus prüfenswert. Ich möchte aber dann nicht den Einwand hören, dass der Begüterte, der sich ein neues Auto mit Katalysator leisten kann, begünstigt wird, während der arme Mann, der noch auf seinen alten, verrosteten «Chlapf» angewiesen ist, benachteiligt wird. Ich möchte nur darauf aufmerksam machen. Wir müssen auch diesen Gesichtspunkt etwas berücksichtigen. Es ist aber schon richtig, dass wir alles tun, damit möglichst schnell auf Katalysatorfahrzeuge umgestiegen wird, sei es durch Differenzierung des Preises für bleifreies und verbleites Benzin, durch die Verminderung der Fahrzeugsteuern in den Kantonen usw. Im Zuge all dieser Massnahmen werden wir auch eine solche Ausmerzaktion im Sinne von Herrn Piller prüfen.

Herr Cavely, es ist fraglich, ob wir je dazu kommen werden, auf den Autobahnen differenzierte Geschwindigkeiten ein-

zuführen für Katalysatorautos und andere – ich weiss, im Nationalrat war davon die Rede. Aber ich frage mich, ob das wirklich zu einem praktischen Resultat führt, ob das administrativ auch durchgeführt werden kann. Sie sprachen bereits von einem weiteren Kleber. Wir haben jetzt schon drei Kleber auf der Windschutzscheibe: Wir haben die Vignette, wir haben den Kleber für das abgaskontrollierte Auto und dazu kommt jetzt noch ein Kleber für das Katalysatorauto. Mit der Zeit müssen wir dafür schauen, dass der Automobilist über die Kleber hinaus auch noch Einblick in die Umwelt hat! (*Heiterkeit*)

Soweit zu Punkt 2 der Kommissionsmotion. Schliesslich noch zu Punkt 3: Hier setzen Sie uns das Ziel noch höher. Wir streben dieses Ziel auch an. Wir wollen sobald wie möglich Vorschriften über die Abgasemissionen bei Dieselfahrzeugen erlassen, und zwar sowohl bei leichten wie auch bei schweren Motorwagen. Noch dieses Jahr, wir hoffen Ende Sommer, soll in den Vereinigten Staaten eine neue Norm für Abgasemissionen erlassen werden, und damit wird auch die technische Grundlage geboten, wie dieses Ziel erreicht werden kann. Wir möchten dieses Ereignis noch abwarten und dann sofort auch nachziehen. Ob es bis Ende 1985 möglich sein wird, kann ich Ihnen heute nicht versprechen, aber ich kann Ihnen versprechen, dass wir dieses Ziel ebenfalls anstreben. Aber ich muss Sie – bei allem guten Willen – aus den erwähnten juristischen Gründen auch bei dieser Motion bitten, sie in ein Postulat umzuwandeln.

Motion 83.920

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit (Motion)	12 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit (Postulat)	32 Stimmen

Motion 83.956

Punkt 2 – Point 2

Präsident: Wir haben hier folgende Situation: Sowohl die Minderheit – angeführt von Frau Bühler, unterstützt von Herrn Schoch – wie auch die zweite Minderheit – Herr Cavelti und Herr Aubert, die nicht auf der Fahne verzeichnet ist, von der aber heute zwei Vorschläge eingebracht wurden – wünschen im Ingress der Motion eine Änderung. Ich verlese Ihnen den Text: «Der Bundesrat wird aufgefordert, folgende Sofortmassnahmen zu verfügen.» Für den Text des Postulates stünde anstelle des Wortes «zu verfügen» «zu prüfen». Sonst wäre der Text identisch.

Abstimmung – Vote

Für die Überweisung als Motion	9 Stimmen
Dagegen	32 Stimmen

Abstimmung – Vote

Für die Überweisung als Postulat	23 Stimmen
Dagegen	20 Stimmen

Motion 84.088 II

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit (Postulat)	26 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit (Motion)	12 Stimmen

Ad 84.088 III

Motion des Nationalrates (Kommission)

Heizöl «Leicht». Senkung des Schwefelgehaltes

Motion du Conseil national (commission)

Huile de chauffage légère.

Réduction du taux de l'anhydride sulfureux

Beschluss des Nationalrates vom 7. Februar 1985

Décision du Conseil national du 7 février 1985

Wortlaut der Motion

Der Bundesrat wird eingeladen, für die Senkung des Höchstgehalts an Schwefel beim Heizöl «Leicht» auf 0,15 Prozent nicht die Luftreinhalte-Verordnung abzuwarten, sondern die «Verordnung über Luftreinhalte-Massnahmen bei Feuerungsanlagen» vom 10. Dezember 1984 bereits entsprechend abzuändern mit rasch möglicher Wirkung, spätestens aber ab 1. Januar 1987, wobei Übergangsfristen für die schweizerischen Raffinerien und die vorhandenen Heizöllager vorzusehen sind.

Texte de la motion

Le Conseil fédéral est invité à ne pas attendre l'entrée en vigueur de l'ordonnance sur la pollution atmosphérique, pour la réduction à 0,15 pour cent du taux de l'anhydride sulfureux, en ce qui concerne l'huile de chauffage légère, mais de modifier l'ordonnance sur la lutte contre la pollution atmosphérique due aux installations de chauffage du 10 décembre 1984 et de la faire entrer en vigueur le plus vite possible, au plus tard le 1^{er} janvier 1987; à ce propos, des délais transitoires pour les raffineries suisses et les dépôts d'huile de chauffage existants sont à prévoir.

Antrag der Kommission

Mehrheit

Überweisung als Postulat

Minderheit

(Piller, Bühler)

Überweisung als Motion

Proposition de la commission

Majorité

Transmettre comme postulat

Minorité

(Piller, Bühler)

Transmettre comme motion

83.956

Motion des Nationalrates (LdU/EVP-Fraktion)

Waldsterben. Notstandsmassnahmen

Motion du Conseil national (Groupe AdI/PEP)

Dépérissement des forêts. Mesures d'urgence

(Punkt 2 – Point 2)

Siehe Seite 45 hiervor – Voir page 45 ci-devant

Matossi, Berichterstatter: Zunächst zum Bereich Feuerung/Energie: Die Mehrheit unserer Kommission beantragt Ihnen Ablehnung dieser Motion. Begründung: Bezüglich des dringlichen Bundesbeschlusses gemäss Artikel 98bis gelten

Motion des Nationalrates Abgasnormen und Abgaskontrollen

Motion du Conseil national Gaz d'échappement. Normes et contrôle

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	Ad 84.088 II
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.03.1985 - 08:00
Date	
Data	
Seite	45-57
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 358

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.