

## CH\_VB 84.546 vom 5. Juni 1986

Bundesverwaltung, 1986-06-05, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch\\_vb\\_84.546](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_84.546)

FR: CH\_VB 84.546 du 5 juin 1986

IT: CH\_VB 84.546 del 5 giugno 1986

### Erwägungen

#### E. 05

Séance Seduta Geschäftsnummer 84.546 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 05.06.1986 - 08:00 Date Data Seite 638-639 Page Pagina Ref. No 20 014 362 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.

#### E. 5

Juni 1986 N 639 Postulat Zwingli eine Volksinitiative mit 256 000 Unterschriften deponiert worden ist, welche auf Verfassungsebene die Geschwindigkeiten auf Autobahnen auf 130km/h und auf Ausserortsstrassen auf 100 km/h begrenzen will. Das ist eine Aktion gegen den Entscheid des Bundesrates. Die Verfassungsinitiative muss ergriffen werden, weil wir keine eidgenössische Gesetzesinitiative kennen. Ich bin nun der Meinung, dass es falsch wäre, die Geschwindigkeiten derart stur auf Verfassungsstufe - allerdings klar, aber stur - zu regeln, weil es für allfällige Anpassungen Jahre dauern würde, bis wir das ganze Verfassungsrevisionsverfahren durchgezogen hätten. Ich bin nun der Auffassung - und darauf zielt meine Motion ab -, dass es richtig ist, wenn alle Kategorien für Geschwindigkeitsbegrenzungen und -bestimmungen, also National-, Ausserorts- und Innerortsstrassen, durch den Gesetzgeber, d.h. die eidgenössischen Räte, diktiert werden. Nachdem nicht zu verkennen ist, dass die Höchstgeschwindigkeit ein politisches Anliegen geworden ist, bin ich der Auffassung, dass wir hier der politischen Diskussion und der sturen Festsetzung auf Verfassungsebene den Wind aus den Segeln nehmen müssen. Letztlich soll das Volk von Fall zu Fall - falls es will - entscheiden können, ob es eine Aenderung haben will, und zwar kurzfristig und nicht über ein jahrelanges Verfassungsrevisionsverfahren. Meine Motion ist eine Alternative zur Verfassungsinitiative. Ich halte abschliessend noch einmal fest: Es geht mir nicht um einen Entscheid für oder gegen Tempo 100 beziehungsweise 130, sondern darum, dass wir die Kompetenzen so regeln, dass wir eine sture Entscheidung -eben die 130 km/h in der Verfassung - über das Volk verhindern können: Wir sollten von Fall zu Fall in der Lage-sein, die entscheidenden Beschlüsse in Zusammenarbeit mit der zuständigen Exekutivbehörde zu fassen. Der Ständerat hat eine gleichlautende Motion vorgelegt bekommen: Sie wurde - das muss ich Ihnen der Offenheit halber zugeben - abgelehnt, und zwar deswegen, weil sie dort eher mit Blick auf Tempo 130 begründet wurde. Das wäre ein Vorgehen, das ich in unserem Rat - in der Motion kommt dies auch zum Ausdruck - nicht befürworte, sondern es soll lediglich um die Kompetenzerteilung ersucht werden. Vor diesem Hintergrund bitte ich Sie, die Motion dem Bundesrat zu überweisen. Bundesrätin Kopp: Die Frage, wer die Geschwindigkeitsgrenzen festlegen sollte, wurde bereits

anlässlich der Teilre- vision des Strassenverkehrsgesetzes im Jahre 1975 einläss- lich diskutiert und aus einleuchtenden Gründen dem Bun- desrat und nicht dem Gesetzgeber übertragen. Geschwindigkeitslimiten - wir haben das heute morgen gehört - haben Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, sie haben Auswirkungen auf den Energieverbrauch, sie haben Auswirkungen auf den Schadstoffausstoss. Alle diese Elemente müssen bei einem Entscheid gegeneinander und miteinander abgewogen werden. Dazu kommt, dass sich die Verhältnisse sehr rasch ändern können. Eine rasche Aende- rung und Anpassung kann aber nur dann stattfinden, wenn der Bundesrat die Kompetenz hat und nicht das Parlament. Herr Oehler, wenn Sie sagen, dass die Beschränkung der Geschwindigkeit ein Politikum ersten Ranges geworden sei und es deshalb nötig sei, dass das Parlament darüber befinde, damit sich wegen der Möglich- keit des Referen- dums das ganze Volk zu der Frage in der Geschwindigkeits- beschränkung äussern könne, da muss ich sagen: Wir sind eigentlich schon ein glückliches Volk, wenn wir eine Geschwindigkeitsbeschränkung als ein Politikum ersten Ranges betrachten! Ich bin auch der Meinung, dass hier dem Parlament eine gewisse Führungsfunktion zukommt. Wir sollten nicht alles, was uns als Politikum erscheint, nun auch dem Volk zur Entscheidung vorlegen, sondern wir sollten den Mut zu einer vernünftigen Aufteilung zwischen Legislative und Exekutive haben. In diesem Sinne bitte ich Sie, die Motion von Herrn Oehler abzulehnen. Abstimmung - Vote Für die Ueberweisung der Motion 25 Stimmen Dagegen 45 Stimmen #ST# 85.326 Postulat Zwingli Geschwindigkeitsbeschränkung. Rückkommen auf den Entscheid Limitation de vitesse sur les autoroutes. Reconsidération de la décision Wortlaut des Postulates vom 5. Februar 1985 Der Bundesrat wird ersucht, auf seinen Entscheid vom Sep- tember 1984 zurückzukommen und die Höchstgeschwindig- keit auf Autobahnen neu auf 100 km/h herabzusetzen. Texte du postulat du 5 février-1985 Le Conseil fédéral est invité à reconsidérer la décision qu'il a prise en septembre 1984 et à abaisser à 100 km/h la vitesse maximale autorisée sur les autoroutes. Mitunterzeichner - Cosignataires: Bonny, Eppenberger- Nesslau, Giger, Kühne, Nef, Petitpierre, Schnyder-Bern, Schule, Spoerry, Steinegger (10) Schriftliche Begründung - Développement par écrit Ich gehe von der Voraussetzung aus, dass die Luftver- schmutzung die Hauptursache des Waldsterbens bildet und dass wir den Schadstoff-Ausstoss rasch und massiv senken müssen. Neben dem Wald bedroht die Luftverschmutzung auch landwirtschaftliche Kulturen, das Kulturland, Bauten und den Menschen. Die Reduktion des Schadstoff-Ausstosses aus Personenwa- gen durch die Verschärfung der Abgasvorschriften ist zwar wirksam, bringt aber erst nach Jahren eine wesentliche Verminderung der Abgase. Sollte die US-Norm 83 tatsäch- lich erst auf den 1. Oktober 1987 wirksam werden, müssten erst ab 1988 alle neuen Personenwagen mit Katalysator oder analogen Technologien ausgerüstet werden. Der Regie- rungsrat des Kantons St. Gallen rechnet in seiner Botschaft für die Befreiung der Katalysator-Autos von der Motorfahr- zeugsteuer innerhalb dreier Jahre mit nur 10 Prozent Kataly- sator-Autos. In diesem Falle könnte der Schadstoff-Ausstoss aus Personenautos bis Ende 1987 nur um etwa 8 Prozent gesenkt werden. Seit dem Geschwindigkeitsentscheid des Bundesrates hat sich der Gesundheitszustand unseres Waldes wesentlich verschlechtert. Zudem sind weitere Untersuchungsergeb- nisse (Felix Sachs, St. Gallen, Bregenzer Autobahntunnel usw.) bekannt geworden und neue Versuche geplant. Die Versuche des Strassen- und Schiffsamtes St. Gallen und der Test von Felix Sachs, St. Gallen, ergeben durch die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 130 auf 100 km/h im Mittel eine Verminderung des Schadstoffausstosses von -49,5 Prozent bei CO, -28,9 Prozent bei HC und um -37,0

Prozent bei NO<sub>x</sub>. Damit wird, abgesehen von der Treibstoffrationierung, die wir aus verschiedenen Gründen ablehnen, die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen auf 100 km/h die einzige rasch wirksame Massnahme zu einer wesentlichen Verminderung des Schadstoffausstosses von Personwagen. Die für den Entscheid des Bundesrates ebenfalls berücksichtigten politischen Gründe bestehen natürlich nach wie vor. Die zwingende Notwendigkeit, den Schadstoff-Ausstoss rasch und drastisch zu senken, verlangt aber den Einbezug der Geschwindigkeitsbeschränkung.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Motion Oehler Strassenverkehrsgesetz. Tempolimiten Motion Oehler Loi sur la circulation routière. Limitations de vitesse In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1986 Année Anno Band II Volume Volume Session Sommersession Session Session d'été Sessione Sessione estiva Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio nazionale Sitzung

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.