

lässt, nicht durch ein Gesetz schützen wollen; wahrscheinlich würde der auch so Auswege finden. Aber ich werde prüfen lassen, ob da wirklich etwas notwendig ist.

Frage 17:

Jaggi. Energie. Verbrauchsangaben

Energie. Etiquetage

Après le rejet de l'article constitutionnel 24^{octies} (énergie), qui permettait à la Confédération d'édicter des prescriptions sur la consommation d'énergie des installations, des véhicules et appareils, le Conseil fédéral envisage-t-il de se fonder sur l'article 31^{sexies} cst. (protection des consommateurs) pour instituer l'obligation d'indiquer au moins la consommation-horaire des appareils ménages, ainsi que des installations de chauffage, de préparation d'eau chaude et de climatisation?

Bundesrat Schlumpf: Nachdem der Energieartikel am Ständemehr scheiterte, wird der Bundesrat nun festzulegen haben, wie weiter vorzugehen ist. Es bestehen verschiedene Möglichkeiten. Sie wissen, dass eine Volksinitiative (die sogenannte Energieinitiative) neben der Atominitiative II, der Volksinitiative für ein Atomkraftwerkverbot hängig ist. Die Ausschöpfung der bestehenden Rechtsgrundlagen – insbesondere auf Verfassungsstufe – für eine sinnvolle koordinierte Energiepolitik ist sicher das Minimalprogramm; das wurde in der zurückliegenden Auseinandersetzung ja auch von den Gegnern der Vorlage nicht in Frage gestellt. Im Gegenteil: Man hat sich sogar darauf berufen, dass bereits aufgrund geltenden Rechtes mehr getan werden könne.

Einen Ansatzpunkt für derartige Massnahmen aufgrund des heutigen Rechtes bietet tatsächlich der Konsumentenschutzartikel, wie ihn Frau Nationalrätin Jaggi erwähnt. Gegenwärtig wird in der Bundesverwaltung (zusammen mit den entsprechenden Branchen) geprüft, wie sich Waren-deklarationen, die auch den Energieverbrauch betreffen, realisieren lassen. Das liegt nach Meinung des Bundesrates (eine derartige Waren-deklaration unter Angabe des spezifischen Energieverbrauches) im Sinne des Konsumentenschutzes, auch im Interesse des Käufers eines Gerätes und späteren Energieverbrauchers, so dass also – darauf abgestützt – durchaus Etikettierungsmassnahmen als zulässig betrachtet werden können.

Abzuklären ist noch – und das ist im Gange –, welche Produkte von derartigen Vorschriften erfasst werden können, welche einzubeziehen wären und in welcher Form eine solche Angabe auf diesen Geräten zu erfolgen habe. Wir prüfen das im Zuge der übrigen Anwendungsmassnahmen.

80.223

Parlamentarische Initiative. Strassenverkehrsgesetz. Wohnquartiere (Bratschi)

Initiative parlementaire. Loi sur la circulation routière. Quartiers d'habitation (Bratschi)

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 220 hiervor – Voir pagr 220 ci-devant

Regelung juristisch hieb- und stichfest sein muss. Zu dieser juristischen Auseinandersetzung erlaube ich mir, mich als Nichtjurist trotzdem zu äussern.

Die grosse Mehrheit der Schweizer sind keine Juristen. Dafür sind eine grosse Zahl von Menschen, vor allem jene, die in unseren Städten wohnen, vom überbordenden, rollenden und stehenden Strassenverkehr hart betroffen. Diesen Menschen wollen und müssen wir helfen.

Die juristische Ausleuchtung der gesetzgeberischen Möglichkeiten hat nun aber den Eindruck erweckt, dass eine Gesetzgebung, die juristisch bestehen kann, nicht möglich sei. Herr Bundesrat Friedrich, Sie kommen in Ihren Schlussfolgerungen zur Ansicht, die von der Verkehrskommission vorgelegte Gesetzesänderung sei kontraproduktiv. Andererseits haben zwei von uns beigezogene Experten, Professoren der Rechte, ausgeführt, die Fassung des Bundesrates erfülle die Zielsetzung der parlamentarischen Initiative nicht. Alle unterstützen jedoch diese Zielsetzung oder haben zumindest Sympathien dafür, wie sich der Bundesrat ausdrückte. Weil es juristisch so kompliziert ist, haben wir aber nicht die Fähigkeit, verständliche Lösungen zu finden. Der Sachzwang, dass die Autos die Wohnquartiere überfluten, kann nicht juristisch, sondern nur politisch gelöst werden. Nicht das einzelne Auto, sondern die Gesamtheit der Autos hat zu einer Plage in den Städten und anderen Orten geführt. Das Auto hat zu neuen Ungleichheiten und Unfreiheiten geführt: Beeinträchtigung der frischen Luft, Beeinträchtigung der Ruhe, zu Städten, in denen kein erholsamer Spaziergang mehr gemacht werden kann, in deren Strassen und auf deren Plätzen unsere Kinder nicht gefahrlos spielen können. Die Mobilität ist zwar gestiegen, wir haben aber auch hier zur Kenntnis zu nehmen, dass die Erreichbarkeit der Schulen, der Einkaufszentren, des Arbeitsplatzes usw. gesunken ist. Das gilt in hohem Masse für die Nichtmotorisierten, Jugendlichen und alten Menschen. Bei diesen neu entstandenen Ungleichheiten verblasen die Argumentationen mit dem Gleichheitsartikel der Bundesverfassung, wonach Einschränkungen des Strassenverkehrs in Wohnquartieren juristisch kaum lösbar seien.

Der Bürger sollte unser Tun und Lassen verstehen können. Wir haben hier nicht zu richten, welche Argumentation juristisch durchfällt. Wir müssen eine politische Entscheidung treffen und dürfen uns nicht hinter der juristischen Feinmechanik verstecken. Die beiden juristischen Experten erachten die Gesetzesänderung in der Form, die Ihnen die Verkehrskommission vorlegt, als juristisch einwandfrei und weisen besonders darauf hin, dass Artikel 4 der Bundesverfassung – der Freiheitsartikel oder Gleichheitsartikel – in keiner Weise verletzt wird.

Schliesslich sollten wir uns daran erinnern, dass wir Menschen mit zwei Beinen geboren werden und nicht mit vier Rädern. Ich bitte Sie, heute den politischen Entscheid zu treffen, um den vom motorisierten Strassenverkehr überschwemmten Städten und gepeinigten Bewohnern eine möglichst rasche und wirksame Linderung zu ermöglichen, indem Sie die Rückweisung an die Kommission ablehnen und der Fassung der Verkehrskommission zustimmen.

Mme Christinat: Lorsqu'un membre de la majorité de ce conseil n'est pas d'accord avec la décision d'une commission parce que cette décision le dérange, il résout généralement le problème par une proposition de renvoi à la commission. C'est la mesure dilatoire classique bien connue et régulièrement utilisée. Notre collègue, M. Bonnard, qui soutient la proposition de Capitani, l'a parfaitement démontré lors de sa péroraison, jeudi dernier. «Nous sommes pour le renvoi en commission, a-t-il dit, car en définitive, nous ne sommes pas d'accord avec les conclusions de la majorité de la commission.» Cette déclaration a au moins le mérite de la clarté et de la franchise.

Un autre argument est aussi souvent utilisé par les adversaires d'une modification qui ne leur convient pas. C'est celui de la constitutionnalité. Cependant, la Commission des transports et du trafic a prévenu toutes ces oppositions

Affolter: Im bisherigen Verlauf der Debatte zum Schutze von Wohnquartieren haben ausschliesslich juristische Experten gesprochen, wohl deshalb, weil eine gesetzliche

et les éventuelles chicanes juridiques. Elle ne les a nullement sous-estimées et c'est pourquoi elle s'est entourée d'avis autorisés d'éminents juristes tels que les professeurs Grisel et Müller.

Pendant plus d'une année, la commission a remis l'ouvrage sur le métier. Au cours de ses travaux, elle s'est écartée quelque peu du texte de l'initiative Bratschi tout en conservant les principes essentiels. A partir de là, une fois reconnu le besoin d'une certaine qualité de vie dans les quartiers à haute densité d'habitation, elle s'est attelée à la rédaction de son propre projet. Elle l'a poli et repoli précisément pour tenir compte de toutes les éventuelles réserves touchant à l'égalité des droits de chaque citoyen, qu'il soit locataire ou automobiliste.

Le rapport de la commission a été déposé le 27 mai 1982. Outre qu'il puisse paraître étrange que le Conseil fédéral n'ait pas cru bon, dès la fin des travaux, de critiquer le texte rédigé par la commission, voire de s'y opposer, il a attendu huit mois pour donner son avis. Si cet avis avait été conforme aux conclusions de la commission, ce retard n'aurait pas été trop critiquable car il aurait pu être mis sur le compte de la lenteur habituelle des rapports gouvernementaux. Mais, après un aussi long silence, il est pour le moins surprenant d'apprendre que le Conseil fédéral pense que le libellé du texte de la commission devrait être revu car il pourrait privilégier les habitants de certains quartiers en introduisant une inégalité de traitement sur le plan juridique. Il me semble que c'est couper les cheveux en quatre. En effet, si le Conseil fédéral est contre, il aurait été préférable qu'il le dise d'une façon claire et nette, comme M. Bonnard, au lieu de se perdre dans des considérations qui ne convainquent personne. Du reste, il suffit de lire le texte qu'il nous propose pour se rendre compte que l'opposition à l'interdiction de parcage est sous-jacente.

Par contre, la grande majorité de la commission a retenu la notion d'interdiction, assouplie par la formule du «notamment» afin que la première mesure soit la restriction puis, s'il le faut, l'interdiction.

Le texte du Conseil fédéral est peut-être, du point de vue rédactionnel, plus conforme au style de l'article 3, 4^e alinéa, de la loi sur la circulation routière mais il ne parle que de réglementation du parcage et non de restriction et encore moins d'interdiction. Le piège est visible car il est clair qu'une réglementation est bien moins contraignante qu'une restriction et, a fortiori, qu'une interdiction, comme l'a voulu la commission. Du reste, l'Union des villes suisses, le Schweizerstädteverband ou, si vous préférez, l'Unione delle Città svizzere, l'a très bien compris et a compris comme moi. Après la parution de l'avis du Conseil fédéral, le 26 janvier de cette année, elle a comparé les deux textes et a choisi celui qui, à ses yeux, lui paraissait le plus efficace. En date du 14 février, elle a écrit à la commission juste avant la dernière séance consacrée à ce problème pour lui faire part de ses considérations et de sa position. Les conclusions de sa lettre sont parfaitement claires. Je les cite: «L'Union des villes suisses, en sa qualité de représentante des villes et des communes les plus importantes de notre pays, préconise d'en rester à la modification de l'article 3, 4^e alinéa, de la loi sur la circulation routière telle qu'elle est proposée par la Commission des transports et du trafic.» Il n'y a pas de doute possible: les principales intéressées, c'est-à-dire les villes et les communes concernées, souscrivent entièrement au texte proposé par la commission.

Souvent, j'ai entendu dire dans cette enceinte, et le Conseil fédéral s'y réfère aussi lorsque ça l'arrange, que les avis des organismes intéressés doivent être pris en considération. Par conséquent, je vous prie de refuser la proposition de renvoi de notre collègue de Capitani, qui n'est pratiquement qu'une tentative de faire échouer le projet. Je vous le demande en ma qualité de citadine, qui, comme la plupart des habitants des grandes villes, est soumise à longueur d'année aux nuisances croissantes de la circulation. Je vous prie donc de suivre l'avis autorisé de l'Union des villes suisses en approuvant la nouvelle rédaction de l'article 3, 4^e alinéa, telle qu'elle vous est proposée par la Commission

des transports et du trafic à la suite du dépôt de l'initiative Bratschi.

Meier Kaspar: Wir haben hier wieder einmal das bald übliche Bild, wonach man sich in der Zielsetzung ziemlich einig ist, in den Details jedoch stark abweichende Meinungen vertritt. Jedermann möchte die Wohnquartiere in den Städten und grossen Agglomerationen vom Durchgangsverkehr und vom Lärm entlasten. Auch die Parkplatzsuche in den Stadtzentren ist ein Problem, das man überall zu bewältigen sucht. Immerhin ist die Situation natürlich nicht ganz so, wie sie Frau Mascarin darstellt. Die Stadtfucht hält nicht nur deshalb an, weil es zu viele private und öffentliche Parkplätze in den Wohnquartieren gibt. Hier sind noch ganz andere Faktoren massgebend. Leider ist es in fünf Minuten nicht möglich, zum Problem der Stadtfucht einige sachliche Ausführungen zu machen.

Ich habe das Wort hier vor allem deshalb ergriffen, weil in der Botschaft auf das Luzerner Modell verwiesen wird. Nachdem ich seit über 20 Jahren meine Praxis in der Altstadt Luzerns habe und mich als früherer Polizeidirektor dieser Stadt mit Verkehrsproblemen zu befassen hatte, glaube ich, hierzu etwas sagen zu dürfen.

Dem Bericht ist zu entnehmen, dass der Kern der Luzerner Altstadt als Sperrgebiet für Motorfahrzeuge mit einem allgemeinen Fahrverbot und Parkverbot belegt worden sei; eine Regelung, die in der Botschaft als gut bezeichnet wird. Ich möchte mich nicht dazu äussern, ob diese Beurteilung stimmt. Dagegen halte ich fest, dass die Luzerner Regelung ohne die heute zur Diskussion stehende Gesetzesänderung getroffen wurde.

Grundsätzlich bin ich der Meinung, dass generelle Verbote jeglicher Art in dieser Frage äusserst fragwürdig sind. Sowohl die Innenstadt als auch die Wohnquartiere benötigen aus verschiedensten Gründen ein gewisses Minimum an Autoverkehr, sonst sind beide früher oder später zum Sterben verurteilt. Frau Mascarin, eine Entvölkerung findet nämlich nicht nur dann statt, wenn zuviel Lärm und zuviel Verkehr bestehen, sondern auch dann, wenn das Leben fehlender Zirkulation, fehlender Verbindungs- und Kontaktmöglichkeiten wegen sukzessive abstirbt. Man kann die Vorteile der grünen Wiese nicht einfach in die Stadtzentren und in die Wohnquartiere der Agglomerationen verlegen, ohne auch die Nachteile in Kauf zu nehmen. Das haben übrigens die Planer gemerkt; ich war rund 20 Jahre Mitglied der Regionalplanungskommission und habe die Phase noch miterlebt, als man zwischen Wohngebiet und Arbeitsort strikt getrennt hat. Ich glaube, dass die Planer heute auf der ganzen Linie wieder zur Auffassung gekommen sind, dass Wohnen und Arbeiten möglichst nahe beieinander liegen sollten. Damit wird auch ein Beitrag zur Verminderung des Verkehrs geleistet.

Ich habe das Wort aber noch aus einem anderen Grund ergriffen: Herr Bundesrat Friedrich hat sehr überzeugend dargelegt, dass gegenüber dem Vorschlag der Kommission zwei wesentliche rechtliche Bedenken bestehen: Wenn dieser Vorschlag Gesetzeskraft erhielte, würden einerseits juristische Unklarheiten und Widersprüche im Strassenverkehrsgesetz figurieren; es kann doch nicht unser Wille sein, hier Unsicherheiten, Widersprüche und Unklarheiten zu schaffen! Andererseits – und das scheint mir noch gewichtiger – hat der Departementsvorsteher darauf hingewiesen, dass wir es hier mit einem Problem des Artikels 4 der Bundesverfassung, mit der Rechtsgleichheit, zu tun haben. Herr Bonnard hat an uns appelliert, dass wir Verfassungsrichter seien, weil wir keine Verfassungsgerichtsbarkeit haben. Herr Ammann, das kann man nicht so leicht nehmen. Wir sind auf die Bundesverfassung vereidigt. Wir haben dafür zu sorgen, dass unsere Gesetze der Verfassung entsprechen, und ich möchte sagen, dass wir nicht einmal das Risiko in Kauf nehmen sollten, ein Gesetz zu erlassen, das verfassungswidrig ist. Wir wollen uns an die Verfassung halten.

Nun kommt noch das Zeitmoment: Dies ist eine von etwa 30 Initiativen, und kaum einer der Initianten würde seiner

Initiative die Dringlichkeit absprechen. Wenn wir dieser Initiative jetzt zustimmen und sie nicht zurückweisen, geht das Geschäft an den Ständerat. Der Ständerat – er wird immer als juristisches Gewissen bezeichnet, ich hoffe, dass er es bleibt – wird diese Vorlage nicht so genehmigen und das Geschäft kommt wieder an uns zurück. Wir haben dann das Differenzbereinungsverfahren und gewinnen überhaupt nichts.

Ich möchte Sie deshalb dringend bitten, dem Rückweisungsantrag von Herrn de Capitani zuzustimmen. Unsere Kommission soll zusammen mit dem Justizdepartement nochmals über die Bücher gehen, die Sache überprüfen und uns dann einen Vorschlag unterbreiten, der verfassungsrechtlich in Ordnung ist und keine Unklarheiten und Widersprüche in sich birgt.

Ich bitte Sie dringend, der Rückweisung zuzustimmen.

Räz, Berichterstatter: Ich danke allen Votanten für die klaren Stellungnahmen. Ich danke auch Herrn Bundesrat Friedrich für die umfassende, detaillierte Auslegung einer subtilen, juristisch nicht leicht verständlichen Materie, wie er selber letzten Donnerstag sagte. Herr Bundesrat Friedrich muss hier etwas verteidigen, das nicht sein eigen ist; das spürt man. Es sei ein juristisches Problem, hat er gesagt. Wir haben es mitbekommen: Hier stehen sich Juristen aus dem Bundeshaus und Juristen aus dem Volk, dem Alltag und der Praxis gegenüber. Es geht hier vor allem um juristische Spitzfindigkeiten, welche das Volk nicht liebt und nicht versteht. Diese führen am Volkswillen vorbei und haben Unbehagen, Resignation, Vertrauensschwund und Fehlreaktionen bei Abstimmungen zur Folge. Würde es sich nur um ein juristisches Problem handeln, wäre die Verkehrskommission wohl nicht auf die Initiative Bratschi eingetreten. Es ist aber vielmehr ein politisches Problem, das kann man auch dem Bericht des Bundesrates (Seite 8) und der Mehrheit der gefallenen Voten entnehmen. Wir sind ein Parlament von Volksvertretern und haben die Probleme des Volkes und nicht diejenigen der Juristen zu vertreten und zu lösen. In diesem Falle geht es um Probleme unserer Städte, ihrer Wohnquartiere und Quartierbewohner. Es sind menschliche, volkswirtschaftliche, finanzielle, planerische und erst am Schluss juristische Probleme.

Aus diesem Auftrag und den daraus dringlich erforderlichen Massnahmen entstanden die gezielt abgefasste Ergänzung in Artikel 3 Absatz 4 und der Vorschlag der Verkehrskommission. Zwischen dem Text der Kommission und dem Bundesrat besteht ein wesentlicher Unterschied: Der Bundesrat will den Satz, den Verkehrsbedürfnissen der Quartierbewohner und gleichermaßen Betroffener sei dabei angemessen Rechnung zu tragen, streichen. Die Kommission hält an ihrer Fassung fest, weil sie der Ansicht ist, dass die Verkehrs- und Wohnbedürfnisse der Quartierbewohner denjenigen der Pendler vorgehen. Dieser Meinung sind auch die beiden Staatsrechtsprofessoren Grisel und Müller. Die anderen Differenzen sind mehr formeller Natur. Es sind juristische Differenzen und keine Rechtsverletzungen, wenn man die Voten auf Gegenseitigkeit abwägt. Aufgrund dieser Überlegungen und der meisten Voten, wie sie Donnerstag und heute dargelegt wurden, beantrage ich Ihnen folgendes: Der Rückweisungsantrag von Herrn Kollege de Capitani ist abzulehnen. Der Vorschlag des Bundesrates ist ebenfalls abzulehnen; er ist zu wenig konkret und zu wenig griffig, er geht zu wenig auf das eigentliche Problem ein und ist für den Nichtjuristen schwer verständlich.

Ich bitte Sie, dem Vorschlag, wie ihn die einstimmige Kommission (bei zwei Enthaltungen) unterbreitet, zuzustimmen. Er trägt den Problemen der städtischen Wohnquartiere gebührend Rechnung und ist mit Artikel 4 der Bundesverfassung zu vereinbaren.

M. Couchepin, rapporteur: Je me contenterai de faire quatre remarques, aussi brèves et simples que le débat aura été long et spécialisé.

Première remarque: M. Bratschi veut s'attaquer à un problème réel. Tous reconnaissent que les villes sont en droit

d'y porter remède. Deuxième remarque: aucune solution ne recueille une approbation unanime. Troisième remarque: sur le plan juridique, le problème n'est pas simple, le Conseil fédéral lui-même a évolué dans son appréciation juridique de l'affaire. La solution de la commission a été reconnue conforme à la constitution par deux professeurs de droit constitutionnel appelés comme experts. Quatrième remarque: il s'agit à la fois d'un problème politique et d'un problème pratique. Du point de vue pratique, approuver le texte de la commission constitue la solution la plus rationnelle et la plus efficace. Le renvoi à la commission, au vu de la constellation politique, ne paraît pas utile. Se référant à ce qui précède, la commission maintient sa proposition et vous invite à l'approuver. Si elle obtient une majorité dans ce conseil, elle ira devant le Conseil des Etats.

Bundesrat Friedrich: Ich habe Ihnen den Rechtsstandpunkt des Bundesrates am Donnerstag dargelegt. Ich habe keinerlei Veranlassung, daran etwas zu ändern. Ich stehe auch persönlich dazu. Es ist vollkommen gegenstandslos, hier irgendeine interne Differenz konstruieren zu wollen.

Nochmals: Ich habe Verständnis für das Ziel der Initiative. Darum geht der Streit nicht, sondern es geht um rechtliche Differenzen. Welches ist der rechtlich korrekte Weg zu diesem Ziel? Das ist die Frage.

Herr Affolter, auch ich weiss, dass die Bevölkerung in ihrer Mehrheit nicht juristisch gebildet ist. Aber es ist Aufgabe der Juristen, für rechtlich einwandfreie Lösungen zu sorgen. Hier liegt ein wesentliches Element des Rechtsstaates, und wir haben allen Grund, das ernst zu nehmen. Ich verwahre mich mit aller Entschiedenheit gegen den Vorwurf juristischer Spitzfindigkeiten. Recht ist eben nie nur Form, sondern Recht ist ein konstitutives Element dieses Staates. Nun bin ich mit Ihnen einig, dass es wenig Sinn hätte, diese Kontroversen jetzt weiterzuführen. Ich repliziere deshalb nicht. Sie haben zwei mögliche Wege: Sie können entweder dem Rückweisungsantrag de Capitani zustimmen – dann wird die Kommission sich noch einmal mit diesen Fragen befassen müssen – oder Sie können das Geschäft dem Ständerat weitergeben; dann wird der Ständerat das tun. Ich glaube freilich, wir sollten, damit so unerfreuliche Diskussionen gar nicht mehr aufkommen, daraus für das Verfahren der Behandlung parlamentarischer Initiativen eine Lehre ziehen. Ich bin der Auffassung, dass der Bundesrat hier einfach zu spät zum Zuge gekommen ist. Die Kommission hatte nicht mehr genügend Zeit, sich mit diesen Fragen auseinanderzusetzen. Deshalb sind wir jetzt in dieser Situation.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Präsident: Es liegt ein Rückweisungsantrag von Herrn de Capitani vor. Der Antrag ist bereits begründet worden.

Abstimmung – Vote

Für den Rückweisungsantrag de Capitani	36 Stimmen
Dagegen	76 Stimmen

Detailberatung – Discussion par articles

Gesetzesentwurf der Kommission

Bundesgesetz über den Strassenverkehr
Änderung vom

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, gestützt auf Artikel 37^{bis} der Bundesverfassung, nach Prüfung einer parlamentarischen Initiative, nach Einsicht in den Bericht einer Kommission des Nationalrates vom 27. Mai 1982, und in die Stellungnahme des Bundesrates vom 26. Januar 1983,

beschliesst:

I
Das Bundesgesetz über den Strassenverkehr wird wie folgt geändert:

Art. 3 Abs. 4 zweiter Satz (neu)

... erfordern. Insbesondere können zum Schutz von Wohnquartieren vor Lärm und Luftverschmutzung der Verkehr von Motorfahrzeugen oder deren Parkieren verboten oder beschränkt werden; den Verkehrsbedürfnissen der Quartierbewohner und gleichermassen Betroffener ist dabei angemessen Rechnung zu tragen. Gegen ...

II

Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum. Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

Projet de loi de la commission

Loi fédérale sur la circulation routière

Modification du

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse, vu l'article 37^{bis} de la constitution; vu une initiative parlementaire; vu le rapport de la commission du Conseil national du 27 mai 1982; vu l'avis du Conseil fédéral du 26 janvier 1983, *arrête:*

I

La loi fédérale sur la circulation routière est modifiée comme il suit:

Art. 3, 4^e al., deuxième phrase (nouvelle)

... par les conditions locales. Pour protéger les quartiers d'habitation contre le bruit et la pollution de l'air, la circulation des véhicules automobiles ou leur parcage peuvent notamment être interdits ou restreints; on tiendra équitablement compte des intérêts des habitants des quartiers concernés en matière de trafic et de ceux des autres personnes touchées de manière comparable. La décision cantonale ...

II

Cette loi est soumise au référendum facultatif. Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.

Antrag des Bundesrates

Art. 3 Abs. 4

Andere Beschränkungen oder Anordnungen können erlassen werden, soweit die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse, der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung oder andere in örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern. Aus solchen Gründen können insbesondere in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt und das Parkieren besonders geregelt werden. Gegen letztinstanzliche kantonale Entscheide über solche Massnahmen kann innert 30 Tagen seit der Veröffentlichung oder Zustellung beim Bundesrat Beschwerde geführt werden.

Proposition du Conseil fédéral

Art. 3 al. 4

D'autres limitations ou prescriptions peuvent être édictées lorsqu'elles sont nécessaires pour assurer la sécurité, faciliter ou régler la circulation, pour préserver la structure de la route, protéger contre le bruit et la pollution de l'air les habitants ou d'autres personnes touchées de manière comparable ou pour satisfaire à d'autres exigences imposées par les conditions locales. Pour de telles raisons, la circulation peut être restreinte et le parcage réglementé de façon spéciale, notamment dans les quartiers d'habitation. La

décision cantonale de dernière instance concernant de telles mesures peut être portée devant le Conseil fédéral dans les trente jours dès sa notification.

Titel und Ingress – Titre et préambule

Angenommen – Adopté

Ziff. I – Ch. I

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	96 Stimmen
Für den Antrag des Bundesrates	23 Stimmen

Ziff. II – Ch. II

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlusentwurfes	96 Stimmen
Dagegen	18 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Asylpolitik und Ausländerfragen

Persönliche Vorstösse

Politique de l'asile et problème des étrangers

Interventions personnelles

Der folgende Vorschlag des Präsidenten wird verteilt:

Vorschlag des Präsidenten

1. Die persönlichen Vorstösse werden gesamthaft behandelt.
2. Die Redezeit für die Begründung beträgt zehn Minuten und für die übrigen Redner fünf Minuten.
3. Schriftliche Begründungen und Erläuterungen, Antworten und Stellungnahmen können nicht mündlich ergänzt werden (Art. 70 Abs. 3 Geschäftsreglement).
4. Die Diskussion über Motions- und Postulatsvorschläge ist offen, wenn Ablehnung oder Umwandlung beantragt ist. Die Diskussion über eine Interpellation kann vom Rat beschlossen werden (Art. 71 Abs. 2 Geschäftsreglement).
5. Reihenfolge innerhalb der Gesamtberatung:
 - 5.1. Urheber der persönlichen Vorstösse in der Reihenfolge der Traktandenliste
 - 5.2. Die übrigen Redner nach der Worterteilung gemäss Artikel 59 Geschäftsreglement
6. Beschlussfassung nach Beendigung der Gesamtberatung in der Reihenfolge der Traktandenliste.

La proposition suivante du président est distribuée:

Procédure proposée par le président

1. Les interventions personnelles seront traitées en bloc.
2. Le temps de parole sera de dix minutes pour les développements et de cinq minutes pour les autres orateurs.
3. Les développements, commentaires, réponses et avis écrits ne pourront pas être complétés par des déclarations orales (art. 70, 3^e al., du règlement).
4. La discussion sur les propositions afférentes aux motions et postulats sera ouverte de plein droit lorsqu'il est demandé le rejet ou la transformation. Eu égard aux interpellations, le conseil peut décider d'ouvrir la discussion (art. 71, 2^e al., du règlement).
5. Ordre prévu pour la discussion générale:
 - 5.1. Les auteurs des interventions personnelles selon l'ordre du jour.
 - 5.2. Les autres orateurs selon l'ordre prévu à l'article 59 du règlement.

Parlamentarische Initiative. Strassenverkehrsgesetz. Wohnquartiere (Bratschi)

Initiative parlementaire. Loi sur la circulation routière. Quartiers d'habitation (Bratschi)

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1983
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	80.223
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.03.1983 - 15:30
Date	
Data	
Seite	236-239
Page	
Pagina	
Ref. No	20 011 265

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.