

arbeit hätte seine Initiative kaum Chance gehabt, zum gegenwärtigen Zeitpunkt diskutiert und beraten zu werden. Die Kommission hat denn im grossen und ganzen nur darüber beraten, welcher anderen Kommission sie die Initiative zuschieben könnte. Man hat nur die Mitbestimmungsfrage, die zwar in der Initiative auch angetönt ist, gesehen. Aber diese Initiative ist von sehr viel grundsätzlicherer Bedeutung: Sie will die gesellschaftliche und die politische Bedeutung der Unternehmung in ihrer Umgebung berücksichtigen. Es geht insbesondere um die Stellung der betroffenen Dritten; das sind Regionen und Gemeinden, das können aber auch die Lieferanten, die Käufer oder die Kreditgeber einer Unternehmung sein. Das alles regeln wir ja heute nicht grundsätzlich, sondern anhand von einzelnen Vorlagen, die uns von der Verwaltung vorbereitet werden. Es wäre auch um Strukturprobleme gegangen: um die Kapitalgeber, die Unternehmensleitung und die Arbeitnehmer, eine Unterscheidung, die wir heute im Gesetz in dieser Form auch nicht machen.

Wir alle wissen und diskutieren immer wieder darüber, dass dies ein unbewältigtes Problem ist, aber wir haben nicht den Mut, diese Problematik nun endlich auch anzugehen. Letztlich hätte diese Initiative die Identifikation des Arbeitnehmers nicht nur mit seinem Betrieb, sondern mit seiner Arbeit überhaupt behandeln sollen.

Mit all diesen grundsätzlichen Fragen will sich unser Parlament gar nicht befassen. Und was hat das zur Folge? Wir werden von Ereignissen – d. h. von unternehmerischen Entscheidungen, die dann sehr grosse Auswirkungen auf unsere tägliche Politik haben – überrollt, ohne dass wir darauf einen Einfluss nehmen wollen oder können. Ich denke etwa an Betriebsschliessungen, die bei der Muttergesellschaft im Ausland entschieden wurden. Mit den Folgen dürfen wir uns dann auseinandersetzen, ohne zu den Ursachen Stellung nehmen zu können.

Dieses Parlament gibt so die Zügel aus der Hand. Es überlässt die wichtigen Entscheide in diesem Land nicht mehr der Legislative, sondern anderen Kräften. Wir kapitulieren so vor innovativer Tätigkeit. Ich meine, wenn einmal ein Gesetz kommt, das etwas Neues, Zukunftsträchtiges bringt, dann ist es nicht aus diesem Parlament, sondern dann kommt es aus der Verwaltung, und wir sind bestenfalls der Verzögerungsfaktor in dieser Verwaltungsarbeit, indem wir noch über einzelne Paragraphen diskutieren. Wir beschränken uns in kurzatmiger Tagesarbeit auf Redaktionsdiskussionen und verneinen so letztlich den Auftrag, den uns das Volk und die Verfassung als Parlament gegeben haben.

Unter diesem Aspekt bedauern wir, das Kollege Jelmini seine Initiative zurückziehen musste.

Kaufmann: Ich möchte jetzt einiges klarstellen. Wir haben uns in der Kommission Mühe gegeben. Wir haben nicht kapituliert in dem Sinne, wie Sie jetzt soeben gehört haben. Wir sind mit Herrn Jelmini zur Auffassung gelangt, dass nicht auf dem Weg der parlamentarischen Initiative eine Lösung gesucht werden kann, und dass wir wissenschaftlich nichts Konkretes aufzuzeigen vermögen. Auch im Ausland hat die Wissenschaft den neuen Gedanken noch nicht konkretisieren können.

Wir haben in der Kommission die Meinung vertreten, dass es besser sei, wenn Herr Jelmini mit einem Postulat versucht, die wissenschaftlichen Grundlagen zusammenzubringen, damit wir nachher vernünftig über dieses Anliegen diskutieren können. So ist dies mit dem Initianten auch vereinbart. Ich möchte noch einmal betonen, dass es keine Kapitulation des Parlamentes ist. Wir stehen jetzt vor der Situation, dass Herr Jelmini die Initiative formell zurückzieht. Ich verstehe nicht, warum die heutigen Interventionen noch notwendig waren.

Präsident: Das Wort wird nicht mehr verlangt. Die Kommission beantragt Ihnen, die Initiative Jelmini abzuschreiben. Ein anderer Antrag wird nicht gestellt. So beschlossen.

80.223

Parlamentarische Initiative Strassenverkehrsgesetz. Wohnquartiere (Bratschi)

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

Bericht und Gesetzentwurf vom 27. Mai 1982 (BBI II, 871)

Stellungnahme des Bundesrates vom 26. Januar 1983 (BBI I 801)

Rapport et projet de loi du 27 mai 1982 (FF II, 895)

Avis du Conseil fédéral du 26 janvier 1983 (FF I 776)

Antrag der Kommission

Eintreten

Antrag de Capitani

Rückweisung an die Kommission

Proposition de la commission

Entrer en matière

Proposition de Capitani

Renvoi du projet à la commission

Wortlaut der Initiative vom 12. März 1980

Das Bundesgesetz über den Strassenverkehr (SVG) vom 19. Dezember 1958 wird im Artikel 3 durch Anfügen eines Absatzes 7 wie folgt ergänzt:

Die Kantone und Gemeinden können zur Entlastung von Wohnquartieren den Durchgangsverkehr beschränken und besondere Parkierungsregelungen einführen, die den Anwohnern eine bevorzugte Stellung einräumen.

Texte de l'initiative du 12 mars 1980

La loi du 19 décembre 1958 sur la circulation routière est complétée par l'adjonction à l'article 3 d'un 7^e alinéa ayant la teneur suivante:

Les cantons et les communes peuvent restreindre le trafic des véhicules dans les quartiers résidentiels afin d'y diminuer les nuisances et adopter des réglementations spéciales de parcage, qui accordent un traitement privilégié aux habitants de ces quartiers.

Präsident: Es wird folgendes Verfahren durchgeführt. Nach den Erklärungen des Kommissionspräsidenten und des Bundesrates wird Herr de Capitani seinen Rückweisungsantrag begründen, und Herr Bratschi wird als Antragsteller zur Einzelinitiative sprechen. Anschliessend wird die allgemeine Aussprache durchgeführt (Fraktionssprecher 15 Minuten, Einzelsprecher 5 Minuten).

Rät, Berichterstatter: Das Problem, das der vorliegenden Initiative zugrunde liegt, ist folgendes: Ein grosser Teil unserer Städte und Dörfer wurde gebaut, als es keine oder nur sehr wenige Autos gab. 1950 gab es in der Schweiz nur 188 000 Motorfahrzeuge, heute sind es rund 3 Millionen. Als damals Häuser gebaut wurden, wurden keine oder nur wenige Parkplätze erstellt. In den Wohnquartieren hat sich in den letzten Jahren ein schwerwiegendes Wohn-, Parkplatz- und Umweltproblem ergeben, das nicht nur den einzelnen Fahrzeughalter betrifft; besonders in den Wohnquartieren, die an die eigentliche Innenstadt anschliessen, ist das Problem sehr gross. Die vorhandenen Parkplätze reichen nicht aus, um die Bedürfnisse der Pendler, die im Stadtzentrum arbeiten, aber im Wohnquartier parkieren, der Pendler, die ihren Arbeitsplatz im Wohnquartier haben, sowie der Quartierbewohner selbst zu befriedigen. Ein typisches Beispiel dafür ist in Bern das Länggassquartier. Es parkieren dort Leute, die in der Innenstadt arbeiten, Leute,

die mit der Bahn weiterfahren, Pendler, die ihren Arbeitsplatz dort haben – zum Beispiel Alkoholverwaltung –, und schliesslich sollte auch der Quartierbewohner sein Auto noch irgendwo abstellen können. Solche Beispiele finden wir heute in allen grösseren Städten unseres Landes. Wenn man mehr Parkplätze schaffen will, müssen Vorgärten und alte Bäume weichen, was aus Gründen des Umweltschutzes und der Städteplanung unerwünscht ist, oder man reisst alte Häuser mit relativ günstigen Mietzinsen ab und baut neue mit Einstellhallen und viel höheren Zinsen. Aus sozialpolitischen und städteplanerischen Gründen ist dies unerwünscht. Es bringt zudem eine Verschönerung der Bevölkerung mit sich. In den neuen Gebäuden werden Büros eingerichtet, weil sich eine Familie den Zins nicht mehr leisten kann. Die Städte entleeren sich, Infrastrukturen werden nicht mehr gebraucht, anderenorts müssen neue erstellt werden. Massnahmen gegen die Entleerung von Zentren werden auch vom Bundesgericht als legitime planerische Massnahmen beurteilt. Es gibt deshalb keine andere Möglichkeit, als in den Wohnquartieren das Abstellen von Motorfahrzeugen einzuschränken. Wie diese Einschränkungen geschehen sollen, darüber gehen die Meinungen der Verkehrskommission und des Bundesrates etwas auseinander.

Der Bundesrat schreibt in seiner Stellungnahme, dass das Erreichen des Arbeitsplatzes für den Pendler ein gleichrangiges Interesse darstelle wie das des Quartierbewohners, sein Auto in der Nähe der Wohnung abzustellen. Die Verkehrskommission ist da anderer Ansicht. Erstes berechtigtes Anliegen ist es, das Auto in der Nähe der Wohnung abzustellen. Das kann der Pendler in seiner Wohn- und Schlafgemeinde, nicht aber der Quartierbewohner. Für das Erreichen des Arbeitsplatzes besteht kein Anspruch darauf, das eigene Auto zu benutzen, dem Quartierbewohner seine Lebensqualität einzuschränken und seine Umwelt ungebührlich zu belasten. Der Pendler sollte deshalb viel mehr das öffentliche Verkehrsmittel, ein Zweiradfahrzeug oder Park and ride-Anlagen benutzen. Er tut es aber nicht, bevor er muss.

Diese Probleme unserer Städte und Wohnquartiere sind gross und erkannt. Darum ist die Verkehrskommission auf die Initiative Bratschi schon unter meinem Vorgänger, Herrn Nationalrat Weber, eingetreten. Sie hat an mehreren Sitzungen in Zusammenarbeit mit dem Initianten sehr eingehend und sorgfältig eine zweckdienliche Lösung im vorgelegten Wortlaut erarbeitet. Auch das Justiz- und Polizeidepartement war jeweils vertreten und hat nie eine ablehnende Haltung eingenommen. Dass der Bundesrat heute den Wortlaut der Kommission ablehnt und einen anderen Text vorschlägt, der eher weniger konkret und effizient abgefasst und für die betroffenen Quartierbewohner und ihre Probleme nicht den erforderlichen Schutz bringt, erstaunt mich etwas. Der Bundesrat glaubt, die Fassung der Kommission bringe eine Privilegierung der Quartierbewohner und eine Rechtsungleichheit, die mit Artikel 4 der Bundesverfassung unvereinbar sei. Gerade diese scheinbare Rechtsungleichheit trägt, da der Pendler in seinem Tagesablauf zwei Rechte hat, sie benützt und auch davon profitiert, dasjenige in seiner Wohn- und Schlafgemeinde und zum Teil auch dasjenige der Quartierbewohner. Es geht also darum, in extremen Fällen das verlorene Recht der Quartierbewohner wieder herzustellen, zu schützen, und nicht um eine Privilegierung oder Rechtsverletzung. Dazu kommt, dass das Beschwerderecht beim Bundesrat in jedem Fall gewahrt bleibt.

Was sagt der Staatsrechtsprofessor dazu? Ich zitiere zwei, drei Punkte:

Punkt 1: «Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung verletzt ein Erlass dann das Rechtsgleichheitsgebot des Artikels 4 der Bundesverfassung, wenn er sich nicht auf ernsthafte, sachliche Gründe stützt, sinn- oder zwecklos ist oder rechtliche Unterscheidungen trifft, für die ein vernünftiger Grund in den zu regelnden tatsächlichen Verhältnissen fehlt.»

Punkt 2: «Es ist nicht aus der Verfassung abzuleiten, dass

die Interessen von Anwohnern und die Interessen von Pendlern gleich zu bewerten sind.»

Punkt 3: «Sofern sich eine Bevorzugung der Quartierbewohner mit sachlichen Gründen rechtfertigen lässt, ist aus verfassungsrechtlicher Sicht dagegen nichts einzuwenden.»

Punkt 4: «Gelangt der Gesetzgeber zur Ansicht, dass unter heutigen Verhältnissen beispielsweise die Anliegen der Quartierbewohner gegenüber den Interessen der Pendler grösseren Schutz erhalten müssen, so ist ihm diese Gewichtung unter verfassungsrechtlichen Gesichtspunkten sicher nicht verwehrt.» Das einige Ausschnitte aus dem Gutachten des Staatsrechtsprofessors.

Auch der Schweizerische Städteverband wünscht und begrüsst solche Massnahmen, unterstützt ebenfalls den Text der Verkehrskommission und bittet um Zustimmung. Unsere Verkehrskommission legte unter all diesen Gesichtspunkten grossen Wert darauf, dass vor allem der beantragte Gesetzestext nicht dem Artikel 4 unserer Bundesverfassung widerspricht. Sie hat deshalb ihren Textvorschlag in Zusammenarbeit mit zwei Staatsrechtslehrern, den Professoren Müller und Grisel, ausgearbeitet. Zudem hat sie die beiden Experten nach Vorliegen der Stellungnahme des Bundesrates gebeten, sich noch einmal zur Frage der Verfassungsmässigkeit – weil das der materielle Hauptpunkt in unserer Differenz ist – zu äussern. Beide haben im Februar dieses Jahres bestätigt, dass der von der Verkehrskommission beantragte Gesetzestext mit Artikel 4 der Bundesverfassung durchaus vereinbar sei.

Die Verkehrskommission hat sich daher noch einmal, am 17. Februar dieses Jahres, mit dem Fragenkomplex befasst und geprüft, ob aufgrund der neuen Stellungnahme des Bundesrates der Standpunkt der Verkehrskommission revidiert werden müsse. Sie kam zur Auffassung, dass dies nicht notwendig sei und beantragt Ihnen deshalb einstimmig, bei 2 Enthaltungen, den in ihrem Bericht vom 27. Mai 1982 vorgelegten Gesetzestext zu genehmigen.

M. Couchepin, rapporteur: Les villes ont tendance à perdre des habitants au profit de la banlieue. Le phénomène est connu, il est constaté partout et à Berne, en particulier, commune de domicile de M. Bratschi, auteur de l'initiative qui provoque le débat d'aujourd'hui.

Chaque année, plusieurs centaines d'habitants de la ville fédérale quittent le centre pour s'établir dans la couronne de l'agglomération. On observe, de surcroît, que ce sont surtout des personnes ayant une activité professionnelle qui s'établissent à l'extérieur; les personnes âgées, quant à elles, sont beaucoup plus stables.

Il résulte de ce mouvement de population une augmentation du trafic pendulaire. Le siège des entreprises, le lieu de travail demeurent souvent au centre, les habitants de la banlieue utilisent alors leurs véhicules pour se rendre aussi près que possible de leurs lieux de travail. Durant la journée, ils laissent leurs voitures en stationnement dans des quartiers d'habitations qui subissent l'encombrement et, à certaines heures, la pollution par le bruit et les gaz.

Face à cette situation, Berne a voulu réagir en proposant le «Bernier Modell». Il fut jugé contraire à l'article 4 de la constitution par le Conseil fédéral. Le «Bernier Modell» proposait les mesures suivantes: à la périphérie de la ville, on autorisait le parcage gratuit pour une durée illimitée. Dans les quartiers d'habitations d'accès facile, il y avait possibilité de parquer douze heures au maximum et contre taxe. Dans les autres quartiers, on introduisait une zone bleue, avec une possibilité d'accorder des autorisations spéciales pour les commerçants et les habitants du quartier. Ce modèle bernois – je le répète – fut rejeté par le Conseil fédéral, parce que violant le principe de l'égalité de traitement entre habitants du quartier et automobilistes venant d'ailleurs.

C'est à la suite de cette décision que M. Bratschi a déposé une initiative tendant à modifier l'article 3 de la loi sur la circulation routière par l'introduction d'un alinéa 7. La Commission des transports et du trafic, à l'unanimité moins une voix, la mienne, a accepté d'entrer en matière. Elle a été

sensible au souci des autorités citadines et au problème que pose le trafic pendulaire.

Dans le même élan, cependant, la commission a demandé deux avis de droit au sujet de la constitutionnalité de la proposition Bratschi. Il serait long, fastidieux de résumer le point de vue de MM. Grisel et Müller; je vous invite sur ce point à vous référer au rapport écrit. Toujours est-il qu'il est apparu que l'on ne pouvait sans autre réserver le droit de circuler ou de parquer aux seuls habitants d'un quartier, au détriment d'automobilistes venant d'autres quartiers. Par contre, si l'on fonde ces restrictions sur des motifs d'intérêt public, tels que la lutte contre la pollution de l'air ou la protection contre le bruit, la limitation deviendrait possible.

Le Conseil fédéral, quant à lui, est sceptique à l'égard de la proposition de la Commission des transports et du trafic. Là aussi, pour le détail de son argumentation, je me réfère au rapport écrit. Il faut cependant résumer l'essentiel de l'argumentation du Conseil fédéral. Pour lui, la proposition de la commission n'est pas conforme au système de l'article 3 de la loi sur la circulation routière. De surcroît, malgré les précautions prises dans le texte, elle viole l'article 4 de la constitution fédérale, dans la mesure où les habitants d'un quartier sont privilégiés par rapport à d'autres. Enfin, il n'est pas sûr que l'on ait besoin d'une disposition complémentaire nouvelle à celles existantes pour trouver une solution au problème soulevé par M. Bratschi, problème qui est bien réel.

Finalement, le texte que propose le Conseil fédéral est beaucoup plus général. Il ne fait en particulier pas mention des intérêts des habitants du quartier.

La commission considère le texte du Conseil fédéral comme insuffisant.

L'argumentation de la commission est qu'on ne viole pas le principe de l'égalité de traitement en tenant compte des intérêts des habitants du quartier. Tout au contraire, la disposition proposée rétablirait une égalité de fait. Les habitants de ces quartiers à proximité du centre doivent subir leur circulation et celle des pendulaires, ils subissent des désavantages dont ne souffrent pas les habitants des quartiers extérieurs.

Se fondant sur cette conception, la commission vous propose de donner la préférence à la solution qu'elle préconise plutôt qu'à celle du Conseil fédéral. Il n'empêche que le Parlement ne peut échapper aux questions posées par l'argumentation du Conseil fédéral. Sommes-nous en train de préparer une disposition peu conforme à la constitution et au système de la LCR?

La commission, se fondant sur la nécessité de trouver une solution au problème des villes, prie tout de même de voter sa modification de l'article 3 LCR et d'adopter sa proposition de repousser celle du Conseil fédéral.

Bundesrat Friedrich: Ich muss mit rein juristischen Argumenten gegen etwas ankämpfen, was Ihnen von der Kommission einstimmig unterbreitet wird. Nach unserer Überzeugung führt der Vorschlag der Kommission zwangsläufig zu einem juristischen Durcheinander und zum Teil – das scheint mir eigentlich noch schlimmer zu sein – zu Konsequenzen, welche die Kommission überhaupt nicht will.

Was ich Ihnen nun vortragen muss, wird einem Teil von Ihnen als pures «Juristenchinesisch» vorkommen; das lässt sich leider nicht vermeiden. Dabei muss ich vorausschicken, dass die Differenzen gar nicht bezüglich der Zielsetzung bestehen. Insofern ist die Darstellung des Kommissionspräsidenten nicht ganz richtig. Differenzen bestehen vielmehr bezüglich der Mittel. Der Bundesrat hat am 26. Januar 1983 eine Stellungnahme zum Kommissionsantrag vorgelegt. Wir kamen leider nicht früher zum Zug; das liegt aber im Mechanismus der parlamentarischen Initiative, die für eine solche Materie meines Erachtens schlecht geeignet ist.

Wir haben in der Stellungnahme vor allem auf die Kompetenzabgrenzung zwischen Bund und Kantonen hingewiesen. Das ist eine der zentralen Fragen, um die es hier geht. Ich beschränke mich jetzt auf eine Präzisierung der Rechts-

lage, soweit dies für die vorgeschlagene Änderung des Strassenverkehrsgesetzes notwendig ist. Sie sehen, dass der Kommissionsvorschlag drei wesentliche Punkte umfasst: Zunächst einmal die Verankerung von Umweltschutzgründen für verkehrsbeschränkende Massnahmen im SVG. Zweitens: die Grundlage für Verkehrsverbote in Wohnquartieren. Schliesslich drittens: die Privilegierung von Anwohnern in Wohnquartieren. Die Kommission will das alles mit einer Änderung von Artikel 3 Absatz 4 des Strassenverkehrsgesetzes erreichen. Es geht also um einen ganzen Katalog von Problemen, und die Privilegierung von Anwohnern, wie sie der Kommissionspräsident in den Vordergrund gestellt hat, ist nur ein Problem unter anderen; aus unserer Schau vielleicht nicht einmal das wichtigste.

Zunächst zum letzten Fragenkomplex, zu den Umweltschutzgründen: Die Verankerung des Schutzes gegen Lärm und Luftverschmutzung als Grund für Verkehrsbeschränkungen in Artikel 3 Absatz 4 SVG ist bei Verkehrskommission und Bundesrat im Prinzip unbestritten. Wir sind in der Zielsetzung durchaus einig. Es geht nur um die Kodifizierung einer bereits bestehenden Praxis. Solche Massnahmen sind heute schon möglich. Nun gibt es aber einen wesentlichen Unterschied zwischen dem Vorschlag der Verkehrskommission und dem Text des Bundesrates: die Verkehrskommission verknüpft nämlich diese Umweltschutzgründe mit Wohnquartieren. Verkehrsbeschränkende Massnahmen gestützt auf Umweltschutzgründe können nach dem Text der Verkehrskommission nur gerade in Wohnquartieren ergriffen werden. Der Bundesrat geht aber weiter, indem er Kantonen und Gemeinden ermöglichen will, zum Schutze vor Lärm- und Luftverschmutzung Verkehrsmassnahmen nicht nur innerorts, sondern auch ausserorts und auch für den rollenden Verkehr anzuordnen. Beispiel dafür: Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Hauptstrassen im Interesse der Lärmverminderung. Das ist nach heutiger Praxis bereits möglich. Wenn Sie aber dem Text der Verkehrskommission zustimmen, der solche Massnahmen auf Wohnquartiere beschränkt, wird das in Zukunft bei sauberer Gesetzesauslegung nicht mehr möglich sein. Der Vorschlag des Bundesrates bringt also eine breitere Grundlage für kantonale und kommunale Verkehrsmassnahmen gestützt auf Umweltschutzgründe; er vermeidet unerwünschte Einschränkungen des behördlichen Ermessensspielraumes. Er ist nach meiner Überzeugung besser als der engere Vorschlag der Verkehrskommission.

Nun komme ich zum zweiten Komplex, zu den Verkehrsverböten. Da ist die Lage leider etwas komplizierter. Die Verkehrskommission schlägt vor, dass gestützt auf Artikel 3 Absatz 4 SVG aus Umweltschutzgründen – wiederum in Wohnquartieren – auch Verkehrsverbote erlassen werden können. Damit trägt sie nun einen Widerspruch in das Strassenverkehrsgesetz hinein, und zwar in folgendem Sinne: Unter Verkehrsverböten sind zeitlich beschränkte oder unbeschränkte Totalfahrverbote zu verstehen. Die entsprechende Rechtsgrundlage ist in Artikel 3 Absatz 3 SVG bereits vollumfänglich und abschliessend gegeben. Entgegen der Auffassung der Verkehrskommission können Kantone und Gemeinden gestützt auf diese Bestimmung insbesondere auch für innerstädtische Nebenstrassen – also für Wohnquartiere – Verkehrsverbote erlassen. Sie haben also diese Kompetenz bereits. Nun kommt aber noch ein entscheidender Unterschied dazu: Die Kantone und Gemeinden sind nicht an besondere gesetzliche Voraussetzungen gebunden; sie können sich also auch auf andere sachliche Gründe als Umweltschutzerwägungen berufen. Diese grosse Dispositionsbefugnis ist Ausfluss der kantonalen Strassenhoheit, die kraft Bundesverfassung besteht. Die Verkehrskommission will nun solche Verkehrsverbote neu auch in Absatz 4 verankern. Damit würde im gleichen Gesetz gewissermassen eine *lex specialis* gegenüber der allgemeinen Bestimmung in Absatz 3 geschaffen. Eine solche wäre erstens zwecklos und zweitens systemwidrig; schliesslich würde sie zu Auslegungsschwierigkeiten Anlass geben.

Die geltende Kompetenzordnung des SVG, die sich auf Arti-

kel 37bis BV stützt, unterscheidet zwischen Verkehrsverboten als Massnahmen im Rahmen der kantonalen Strassenhoheit (geregelt in Absatz 3) und den anderen, funktionellen Verkehrsbeschränkungen. Die Massnahmen im Rahmen der Verkehrshoheit des Bundes sind in Absatz 4 geregelt. Etwas konkreter gesagt: Verkehrsbeschränkungen nach Absatz 4 werden erst aktuell, wenn der Verkehr grundsätzlich zugelassen ist. Es geht um die Regelung des Verkehrs, beispielsweise um Geschwindigkeitsvorschriften, Abbiegeverbote, Einbahnstrassen usw.

Diese klare Systematik des Gesetzes würde durch den Vorschlag der Verkehrskommission durchbrochen. Man hätte auch in Absatz 4 Verkehrsverbote, also nicht nur funktionelle Verkehrsanordnungen. Daraus ergibt sich eine weitere Ungereimtheit. Nach dem Willen der Verkehrskommission sollen solche Verkehrsverbote vor allem aus Umweltschutzgründen erlassen werden können. Darin liegt eine Einschränkung der heutigen Dispositionsfreiheit von Kantonen und Gemeinden und nicht eine Ausweitung, welche auch die Verkehrskommission eigentlich anstrebt. Die konkrete Formulierung der Verkehrskommission wirkt sich auch da kontraproduktiv aus. Kantone und Gemeinden sind heute nach Absatz 3 befugt, zum Beispiel den Verkehr auf Strassen in Wohnquartieren zu verbieten. Gestützt auf ihre Strassenhoheit sind sie nicht einmal verpflichtet, eine solche Massnahme zu begründen. Das würde mit dem Textvorschlag der Verkehrskommission ändern. Die Kantone und Gemeinden sollen nun für solche Verkehrsanordnungen gewissermassen begründungspflichtig werden. Sie müssen die Notwendigkeit des Schutzes vor Lärm und Luftverschmutzung nachweisen. Damit wird ihre Dispositionsfreiheit in Wohnquartieren eingeschränkt. Das ist unerwünscht und nicht gewollt. Die Rechtslage für die Gemeinden wird schlechter und nicht besser.

Ein weiteres Problem: Die Verankerung von Verkehrsverboten in Absatz 4 brächte einen Konflikt zwischen Rechtsmittelinstanzen. Wenn sie dem Textvorschlag der Kommission zustimmen, setzen Sie für ein und dasselbe – nämlich Verkehrsverbote – zwei verschiedene Rechtsmittelinstanzen ein. Für Massnahmen nach Absatz 3 ist das Bundesgericht zuständig. Dieses beurteilt solche Fragen nur unter dem Gesichtspunkt der Willkür, der Verletzung von verfassungsmässigen Rechten. Für Massnahmen nach Absatz 4 ist der Bundesrat zuständig. Der Bundesrat hat eine volle Kognitionsbefugnis. Er würde also auch die sachliche Rechtfertigung von Verkehrsverboten nach Absatz 4 beurteilen. Eine solche Zweiteilung des Instanzenzuges für ein und dieselbe Art von Massnahmen wäre rechtlich unbegründet und im Grunde genommen unsinnig.

Fazit: Soweit der Antrag der Verkehrskommission Verkehrsverbote vorsieht, muss er als systemwidrig und als widersprüchlich taxiert werden.

Und nun noch zum dritten Komplex: Die Privilegierung der Anwohner. Hier besteht eine gewisse grundsätzliche Differenz zwischen dem Bundesrat und der Kommission in der Beurteilung der Verfassungsmässigkeit. Die Verkehrskommission schlägt in ihrem Bericht vor, dass den Verkehrsbedürfnissen der Quartierbewohner angemessen Rechnung zu tragen sei. Sie führt dazu aus, dass sich eine Privilegierung bei der Benützung von Parkplätzen – darum geht es vor allem – allenfalls als Folge einer Massnahme zum Schutz vor Lärm und Luftverschmutzung ergeben könne. Unsere verfassungsmässigen Bedenken gehen in zwei Richtungen; sie beschränken sich nicht auf Artikel 4 BV: Gegenstand des Strassenverkehrsgesetzes ist die Regelung des verkehrsmässigen Gemeingebrauchs der Strasse. Nur soweit ist dem Bund in Artikel 37bis BV die Regelung der Strassenbenützung übertragen worden. Bei den Verkehrsmassnahmen nach Artikel 3 Absatz 4 SVG geht es um Beschränkungen dieses Gemeingebrauchs. Es geht um Vorschriften über den Verkehr. Beim Gemeingebrauch – Grundsatz von Lehre und Praxis – gilt aber innerhalb einer einmal getroffenen Ordnung für alle dasselbe. Konkret gesagt: Sie können in einem Quartier nicht 40 km/h vorschreiben und die Anwohner 60 km/h fahren lassen oder –

nach Einführung der blauen Zone – Anwohner unbeschränkt parken lassen. Durch Privilegierung bestimmter Personen in dieser Art würde die dem Gemeingebrauch zugrunde liegende Gemeinverträglichkeit gestört und auf diesem Wege, nach bundesgerichtlicher Praxis, ein Konflikt mit Artikel 4 der Bundesverfassung geschaffen. So jedenfalls ist heute noch die Gerichtspraxis.

Die Regelung des gesteigerten Gemeingebrauchs ist demgegenüber ausschliesslich Sache der Kantone, und zwar gestützt auf ihre kantonale Strassenhoheit. Nach konstanter Rechtsprechung gilt auch das Dauerparkieren – etwa während des ganzen Tages oder während der ganzen Nacht – als gesteigerter Gemeingebrauch. Die Regelung dieses Dauerparkierens – wie sie der Verkehrskommission offensichtlich vorschwebt – obliegt also nach heutigem Verfassungsrecht den Kantonen. Wenn Sie eine solche Regelung in Artikel 3 Absatz 4 SVG verankern, sprengen Sie den Geltungsbereich des SVG, das sich auf Artikel 37bis der Bundesverfassung stützt. Das ist der zweite Grund, warum dieser Vorschlag verfassungswidrig ist.

Die verfassungsrechtlichen Bedenken richten sich nur gegen den konkreten Textvorschlag der Verkehrskommission. Sie schliessen nicht aus, dass Kantone und Gemeinden kraft eigener Kompetenz den Anwohnern in Wohnquartieren einen gewissen gesteigerten Gemeingebrauch gewähren können. Ich bitte, das zu beachten. Sie müssen aber einen Widerspruch zum verkehrsmässigen Gemeingebrauch vermeiden. Ich möchte anhand von zwei Beispielen konkretisieren, wie Sie es anders machen können:

1. Beispiel: Die Kantone können das Dauerparkieren in einem Wohnquartier generell bewilligungspflichtig und allenfalls gebührenpflichtig erklären. Sie können dabei für Anwohner und Pendler unterschiedliche Gebühren festlegen. Das ist mit der Rechtsprechung vereinbar und liegt auch in der Kompetenz der Kantone (Regelung des gesteigerten Gemeingebrauchs, gestützt auf die kantonale Strassenhoheit).

2. Beispiel: Kantone und Gemeinden können für ein Quartier ein allgemeines Fahrverbot erlassen – etwa mit dem Zusatz «Anwohner gestattet». Wenn Ausnahmen noch für andere, einzeln bestimmte Personen gelten sollen, kann der Zusatz «Anwohner und Inhaber einer Spezialbewilligung gestattet», beigefügt werden. Die Rechtsgrundlage für eine solche Regelung ist vorhanden in Absatz 3 von Artikel 3 SVG. Es ist wiederum die kantonale Strassenhoheit, die das erlaubt. Es wird übrigens auch praktiziert.

Gegen solche Lösungen ist geltend gemacht worden, dass sie polizeilich nicht kontrollierbar seien. Dieses Argument stimmt nicht. Es gibt heute viele andere Verkehrsmassnahmen, die genauso leicht oder schwierig zu kontrollieren sind. Jede Verkehrsmassnahme muss kontrolliert und durchgesetzt werden. Es wird in der Praxis auch gemacht. Schlussbemerkung: Wir haben den Vorschlag der Verkehrskommission wirklich einlässlich geprüft. Ich kann Ihnen versichern, dass wir uns alle Mühe gegeben haben. Wir haben aber Mängel feststellen müssen.

Erster Mangel: Die Verknüpfung der Umweltschutzgründe mit Verkehrsmassnahmen in Wohnquartieren schränkt den behördlichen Ermessensspielraum unnötigerweise ein. Sie ist kontraproduktiv.

Zweiter Mangel: Die Verankerung von Verkehrsverboten auch in Absatz 4 von Artikel 4 SVG ist systemwidrig, widersprüchlich und führt zu Rechtsunsicherheiten.

Dritter Mangel: Die vorgesehene Privilegierung der Anwohner im SVG erweckt nach zwei Richtungen verfassungsrechtliche Bedenken.

Ich unterstreiche noch einmal, dass der Bundesrat der Zielsetzung der Initiative in keiner Art und Weise negativ gegenübersteht. Sein Vorschlag berücksichtigt in Anknüpfung an das geltende Recht – das muss ich unterstreichen – die Anliegen der Verkehrskommission in rechtlich einwandfreier Art. Ich stelle Ihnen daher den Antrag, entweder dem bundesrätlichen Vorschlag zuzustimmen oder – ich begreife, wenn Sie dazu nicht ohne weiteres in der Lage sind – dem Rückweisungsantrag von Herrn de Capitani

zuzustimmen. Die Lösung ist noch nicht zu Ende gedacht. Das muss ich hier in aller Offenheit sagen, ohne der Kommission einen Vorwurf zu machen. Die Materie ist schwierig und schwer verständlich, und der Bundesrat kommt bei parlamentarischen Initiativen leider erst sehr spät zum Zug. Meines Erachtens wäre es richtig, das Problem noch einmal zu überdenken. Wenn Sie am Vorschlag der Kommission festhalten, wird ihn der Ständerat meines Erachtens korrigieren müssen.

de Capitani: Ich beantrage Ihnen Rückweisung dieser Vorlage an die beratende Kommission, und zwar in dem Sinne, dass versucht werden soll, die zum Teil völlig unvereinbaren Rechtsstandpunkte, aber vor allem die Mängel des Kommissionsantrages, in einer Sitzung nochmals zu überprüfen und zu beseitigen. Ich habe anlässlich der Aussprache in unserer Fraktion am letzten Montag festgestellt, dass hier fast unüberwindliche Differenzen der Rechtsstandpunkte bestehen. Ich habe mich vorher mit diesem Geschäft nicht befasst, und ich gehöre der Kommission auch nicht an. Ich muss Herrn Bundesrat Friedrich auch sagen, dass die schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom Januar 1983 sehr kompliziert und nicht leicht verständlich ist. Ich verstehe die Mitglieder der vorberatenden Kommission durchaus, dass sie von dieser komplizierten Darlegung des Sachverhaltes nicht überzeugt worden sind. Ich vermute, dass Herr Bundesrat Friedrich an dieser Verlautbarung von Mitte Januar noch nicht persönlich beteiligt war. Auf jeden Fall waren seine heutigen mündlichen Ausführungen nun klar und überzeugend. Ich habe seit langem nicht mehr ein so klares Exposé in einer Materie des Strassenverkehrsrechtes, verbunden mit Verfassungsrecht, gehört. Wir alle haben viel Sympathie für diese Anliegen; ich komme auch aus einer Stadt und kenne die Problematik. Herr Bundesrat Friedrich hat uns nun erklärt, dass die Zielsetzungen auch im Bundesrat nicht umstritten sind. Es geht hier nur um die Wahl der richtigen Mittel. Hier bestehen die Differenzen, und ich glaube, dass diese Differenzen ausgeräumt werden können, wenn sich die Kommission die Mühe nimmt, nochmals zu einer Sitzung zusammenzutreten. Sie müssen ja ohnehin nochmals zusammenkommen, spätestens im Differenzbereinungsverfahren nach der ständerrätlichen Beratung. Ich glaube, dass es deshalb klüger ist, wenn wir der Kommission durch die Rückweisung den Auftrag geben – nach diesen Erklärungen des Justizministers und nachdem er sich nun persönlich in das Geschäft eingearbeitet hat – sich mit der Materie nochmals zu befassen, um den richtigen, korrekten Weg zu einer Änderung des Strassenverkehrsgesetzes zu suchen.

Ich bitte Sie somit, meinem Auftrag auf Rückweisung an die Kommission zuzustimmen. Ich habe vorhin mit Befriedigung gehört, dass auch der Bundesrat mit einem solchen Prozedere einverstanden wäre.

Bratschi: Leider bin ich nicht ganz gleicher Meinung wie Herr Bundesrat Friedrich, dass es sich hier vorab um ein juristisches Problem handelt. Ich bin jetzt seit bald 16 Jahren in diesem Rat und habe feststellen können, dass man mit juristischen Argumenten sehr viel «verwedeln» kann, vor allem, wenn man Zeit gewinnen will, um letztlich das zu verhindern, was notwendig ist. Wenn Sie, Herr Bundesrat, schon auf juristische Formulierungen eingehen und sagen, dass der Schutz der Wohnquartiere nur diese schützen und damit der Umweltschutz anderswo ausgeschlossen werde, so interpretieren Sie den Willen der Verkehrskommission unrichtig. Ich muss sie als Jurist darauf hinweisen, dass das Wort «insbesondere» der Hervorhebung der besonderen Notwendigkeit des Umweltschutzes in Quartieren unterstreicht, anderswo Umweltschutz aber nicht ausschliesst. Diese Bedeutung hat dieses Wort «insbesondere» in unzähligen anderen Studien.

Nun lassen Sie mich vielleicht allgemein noch die Argumentation für meine Initiative und die Dringlichkeit der Sache darlegen: Was ein Rückweisen mit sich bringen würde, wäre wieder ein Hinausschieben. Seit drei Jahren ist diese

Initiative hängig. Zwei Jahre lang hat die Verkehrskommission sich damit beschäftigt und sogar zwei Staatsrechtler beigezogen, um die rechtlichen Fragen zu diskutieren, und am Schluss dieser langen Arbeit der Verkehrskommission, die ich besonders loben möchte, weil sie sich dieses Problems wirklich angenommen hat, kommt man nun mit Rückweisung an den Bundesrat.

Noch einmal zur Sache: Das Auto hat uns ganz sicher viele Vorteile gebracht, aber auch Nachteile und Probleme. Mit dem Überlandverkehr ist man weitgehend fertig geworden, indem man Autobahnen gebaut hat und indem man unser Hauptstrassennetz ausbaut. Im übrigen Gebiet, insbesondere in Städten und städtischen Agglomerationen, stehen hingegen Probleme an, ohne deren Lösung unsere Lebensqualität ernsthaft gefährdet ist. Negative Auswirkungen des Motorfahrzeugverkehrs bedrohen aber auch dichtbesiedelte ländliche Gebiete.

Nicht nur der «rollende», sondern auch der «ruhende» Motorfahrzeugverkehr macht uns ja Kummer. Denn – vergessen wir nicht – das Motorfahrzeug ist zu 90 Prozent ein «Parkzeug» und nur zu 10 Prozent ein Fahrzeug. Mindestens zwei Drittel unserer Bevölkerung leben in überbauten Gebieten, in städtischen Agglomerationen und sind damit auch von den Nachteilen des Automobils ziemlich stark betroffen.

Die Konflikte entstehen aus den Bedürfnissen nach Mobilität des einen und nach Wohnlichkeit des anderen. Sie sind in den Ballungszentren am grössten, und Massnahmen zur Verbesserung der Wohnlichkeit sind heute dringender denn je. In Deutschland beispielsweise hat man dies schon seit langem erkannt. Seit zwei Jahren kennt man dort die «Sonderparkberechtigung für Anwohner». 23 deutsche Städte haben das also mit grossem Erfolg eingeführt, nachdem es vorher schon in den Vereinigten Staaten, in den Niederlanden und auch in England (London) praktiziert worden ist. Man muss natürlich quartierweise differenzierte Lösungen finden; jedes Quartier hat wieder andere Voraussetzungen. So ist es auch gemeint; man muss entsprechende Quartierregelungen, je nach Bedarf, verfügen und durchsetzen.

Wenn Herr Bundesrat Friedrich gesagt hat, man könne die polizeilichen Massnahmen, wie zum Beispiel «Durchfahrt für Anlieger gestattet», leicht kontrollieren, dann muss ich Ihnen als ehemaliger Polizeioffizier erwidern: Wir lachten bei der Polizei über solche Verkehrstafeln, weil wir uns sagten, das könne man polizeilich überhaupt nicht kontrollieren.

Selbstverständlich hat man auch den Gewerbetreibenden in den Wohnquartieren zu berücksichtigen. Man muss auch feststellen, dass wir in Bern daran sind, Lösungen zu finden, die es den Pendlern ermöglichen, das Auto zu benutzen, ohne die Lebensqualität der Anwohner respektive die Bewohner der Wohnquartiere zu stark zu beeinträchtigen. Wir wollen die Fahrzeuge der Pendler mit dem Park and Ride-System dorthin verlegen, wo sie hingehören, nämlich an den Rand der Städte, und die Pendler mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in die Stadt hineinfahren lassen. Ich glaube, nur so können wir die Verkehrsprobleme in den Städten lösen, und nur so können wir die Lebensqualität in den Städten wieder verbessern; denn der Prozess ist ernst. Wir sind heute soweit, dass der Exodus aus den Städten gravierende Ausmasse annimmt. Aus der Stadt Bern sind in den letzten fünfzehn Jahren rund 30 000 Einwohner ausgezogen. Von 170 000 sind wir jetzt auf 140 000 Einwohner gesunken. Das genau gleiche Bild finden Sie in Zürich, in Basel und in anderen Städten. Es kommt doch nicht von ungefähr, dass der Städteverband, die Vereinigung sämtlicher Städte, hundertprozentig hinter dem Vorschlag der Verkehrskommission steht, damit jetzt endlich etwas geschieht und die Lebensqualität in unseren Wohnquartieren gehoben wird. Letztlich geht es auch um die Steuerkraft der Kernstädte, die ihre Probleme, die immer grösser werden, nicht mit immer weniger Einwohnern und weniger Steuergeldern bewältigen können. Wenn Sie vermeiden wollen, dass die Städte auch zu Problemregionen werden, dann müssen Sie ihnen jetzt helfen, dass sie ihre Parkprobleme lösen können.

Wir haben den Vorschlag des Bundesrates unseren Verkehrsexperten und Verkehrsingenieuren vorgelegt. Diese haben gesagt: «Mit diesem Vorschlag können wir nichts machen, dann lassen wir besser alles beim alten.» Das darf nicht so sein!

Was die Rückweisung anbetrifft, muss ich feststellen: Wenn eine ordentliche Kommission zwei Jahre getagt hat, wenn sie Staatsrechtler beigezogen hat und zu Schlüssen gekommen ist, die weniger weit gehen als meine Initiative, die dafür BV 4 entsprechen, so verwundert mich die Stellungnahme des Bundesrates.

Ich möchte Sie doch bitten, diesem Vorschlag, wie ihn die Verkehrskommission vorlegt, zuzustimmen. Ich verzichte auf den weitergehenden Vorschlag meiner seinerzeitigen Initiative. Wir können nicht mehr weiter zusehen, wie unsere Städte langsam absterben.

Präsident: Es folgen die Fraktionssprecher.

Frau Mascarin: Unsere Fraktion unterstützt in erster Linie den Kommissionsvorschlag. Wir könnten uns allerdings auch dem Bundesrat anschliessen. Grosse materielle Unterschiede sehen wir nicht. Ich werde noch darauf zurückkommen.

Unsere Fraktion begrüsst sämtliche Massnahmen, die den privaten Verkehr eindämmen, insbesondere natürlich in den Städten und anderen Wohnagglomerationen. Die einzige Möglichkeit, die Wohnlichkeit der Städte wieder herzustellen, ist die Eindämmung des privaten Motorfahrzeugverkehrs; so kann die städtische Wohnbevölkerung vor Lärm und Gestank geschützt werden. Eine solche Politik, Eindämmung des privaten Motorfahrzeugverkehrs, wäre eine radikale Abkehr von der bis heute geltenden offiziellen Stadtplanungs- und Verkehrspolitik.

Sie wäre also weit mehr als nur ein Lösungsvorschlag für Parkplatzprobleme in den Quartieren. Nationalstrassenbau und städtischer Schnellstrassenbau werden ja weitergezogen. Der öffentliche Verkehr bekommt lediglich etwa einen Viertel der Gelder, die für Strassenbauinvestitionen und den Betrieb der Strassen ausgegeben werden.

Die leider angenommene Treibstoffzollvorlage hat einmal mehr die ungleiche finanzielle Behandlung von privatem und öffentlichem Verkehr zementiert. Die Entkernung der Innenstädte, die zur City geworden sind, geht weiter. Schlafstädte wurden und werden aus dem Boden gestampft. Die Entflechtung von Arbeit und Wohnen wird so vorausbestimmt, ja erzwungen. Wesentliche Massnahmen, um diese bisherige offizielle Städteplanungs- und Verkehrspolitik zu korrigieren, sehe ich keine, im Gegenteil. Die Frage der Verteilung der öffentlichen Parkplätze in den Quartieren ist dagegen vergleichsweise ein Detail, und zwar auch auf der Ebene der Parkplatzfrage selbst. Die grössten Pendlerverkehrsströme werden durch Grossfirmen erzeugt, die eigene Parkplätze zur Verfügung stellen und die Pendler damit geradezu einladen, das eigene Auto und ja nicht das öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. Die Basler Chemie beispielsweise stellt über 7000 Parkplätze zur Verfügung. Das ist mehr als sämtliche öffentliche Parkplätze auf beiden Seiten des Rheins innerhalb des City-Rings zusammen. Die kantonalen Spitäler, die kantonale Verwaltung stellen eigene Parkplätze zur Verfügung. Die Leute werden eingeladen, mit dem Auto aus der Region in die Stadt hineinzufahren.

In dieser logischen Konsequenz – es bestehen ja Sachzwänge – müssen dann, um die Pendlerströme kanalisieren zu können, ehemalige Quartierstrassen als Zufahrts- und Anfahrtswege ausgebaut werden. Entstanden sind dadurch eigentliche Zufahrtsschleusen. Das ehemalige Quartier wird entzweigeschnitten. Den Strassenverlauf störende Häuser müssen weg, und die Bewohner – sofern sie es sich leisten können, das ist immerhin die Voraussetzung – müssen auswärts, sogenannte aufs Land ziehen. Die anliegenden Quartierstrassen werden auch nicht entlastet; gerade in Spitzenzeiten werden sie von Ortskundigen immer wieder als Schleichwege benützt, um die selbstverständlich in Spit-

zenzeiten verstopften Anfahrtsstrassen zu umgehen. Auch die in vielen kantonalen Baugesetzen verankerten Bestimmungen, dass bei Neu- und Umbauten gleichzeitig eine angemessene Anzahl von Parkplätzen zur Verfügung gestellt werden muss, ist ein Unsinn. Sie hat mehr Verkehr in die Quartiere gebracht und keineswegs zur Abnahme von Lärm und Gestank geführt. Die Vertreibung der Stadtbevölkerung aus der Stadt hält an, nicht weil es zu wenig Parkplätze in den Quartieren, sondern weil es zu viele Parkplätze und zu viele Autos in den Quartieren gibt.

Es braucht also weder mehr öffentliche noch mehr private Parkplätze in den Quartieren. Das Privileg der Quartierbewohner, einen eigenen Parkplatz zu haben, ist uns nicht erstes Anliegen. Es braucht Massnahmen, um den Verkehr in den Quartieren generell einzudämmen: Fahrverbote, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Schleifenstrassen usw. All dies wäre schon mit dem heutigen Gesetz möglich, wenn der politische Wille der regierenden Parteien dazu vorhanden wäre. Der Bundesrat hat in der Beantwortung meines Postulats, das verlangt, dass in Wohnquartieren eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km pro Stunde festgesetzt werden kann, festgehalten, dass dies mit dem heutigen Gesetz möglich sei, es brauche allerdings dazu ein Gutachten. Wenn nun sowohl in der Kommissions- wie in der Bundesratsfassung im Gesetz der Umweltschutz festgehalten wird, können solche Gutachten erleichtert werden. Wir erachten – wie gesagt – die Unterschiede zwischen den beiden Fassungen materiell nicht für entscheidend. Juristisch will ich mich dazu nicht äussern. Wir meinen, dass der Bundesrat auch mit der Fassung der Kommission weiterhin wie heute das Recht hätte, auf den Durchgangsstrassen Massnahmen zu ergreifen, um die Umwelt vor dem Autoverkehr und seinen Folgen zu schützen.

Auch würde ja gemäss Kommissionsfassung Absatz 3 bestehen bleiben. Bezüglich Verkehrsverbote auf Durchgangsstrassen sind wir der Meinung, dass vorgesorgt werden muss und möglichst wenig Strassen überhaupt als Durchgangsstrassen klassifiziert werden sollen. Dann können die Kantone auch eigentliche Verkehrsverbote erlassen. Hier muss der politische Druck ansetzen.

Der Regionalverkehr der Pendler ist nur mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu lösen. Dazu gehören ausgebaute öffentliche Verkehrsmittel, günstige Tarife und Abgeltungen der Leistungen des öffentlichen Verkehrs mit öffentlichen Geldern. Auch das wäre möglich, wenn der politische Wille dazu vorhanden wäre.

Bühler-Tschappina: Die Abwanderung aus den Städten ist heute eine Tatsache geworden, die nicht übersehen werden darf. Wir stehen vor der merkwürdigen Situation, dass einerseits die Entleerung der Bergdörfer und -täler weitergeht, zum Teil zwar etwas verlangsamt, und andererseits auch die Städte, insbesondere die grösseren, einen Rückgang ihrer Einwohner zu verzeichnen haben; dies natürlich aus ganz gegensätzlichen Gründen. Die Gründe für die Entvölkerung der Städte haben Sie vorhin bereits von den Kommissionsprechern gehört. Ich möchte sie nicht wiederholen.

Die Abwanderung aus den Zentren wie aus den Randgebieten hat zur Folge, dass die stadtnahen Gebiete eine Zuwanderung erfahren und ein entsprechendes Wachstum aufweisen. Der auslösende Faktor für die Initiative von Ratskollege Bratschi war zweifellos die Sorge um den Einwohnerrückgang in den Städten. Die SVP-Fraktion betrachtet es aber keineswegs nur als rein städtisches Anliegen, sondern als ein gesamtschweizerisches Problem. Die Zunahme der Bevölkerung in den stadtnahen Gemeinden und der damit zusammenhängende gewaltige Verbrauch von Land – meist gutem Kulturland – kann uns allen nicht gleichgültig sein. Darum muss etwas zur wirksamen Lösung dieses Problems unternommen werden.

Wir sind etwas erstaunt, dass, nachdem sich die beiden Professoren Müller und Grisel auf einen ihrer Meinung nach verfassungskonformen Text geeinigt haben, nun die Juristen der Verwaltung zum Schluss gekommen sind, der Text

der beiden Professoren sei mit Artikel 4 BV nicht vereinbar. Der vom Bundesrat vorgeschlagene Text kann das Problem der Abwanderung aus den Städten nicht lösen, so dass unseres Erachtens eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes nach bundesrätlicher Fassung keinen Sinn hat. Statt dieser Änderung können wir es ruhig bei der heutigen Fassung belassen. Weil wir aber der Meinung sind, die Lebensqualität in den Städten sei so zu verbessern, dass die Abwanderung aus diesen zum Stillstand kommt, stimmen wir nur einer Änderung des Strassenverkehrsgesetzes zu, die auch Gewähr bietet, dass dieses Ziel erreicht wird. Dieses Ziel kann, wie gesagt, mit der bundesrätlichen Lösung nicht erreicht werden.

Mit den ersten zwei Punkten, die heute von Bundesrat Friedrich hier aufgezeigt wurden, gehe ich persönlich weitgehend einig. Hier könnten wir auch der bundesrätlichen Fassung zustimmen. Hingegen ist meines Erachtens Punkt 3 – die Bevorzugung der Anwohner oder besser gesagt der Schutz der Stadtbewohner vor den Pendlern – genau jener Punkt, der sich gemäss den gemachten Erfahrungen in der Praxis mit dem heutigen Gesetzestext sowie mit der Fassung des Bundesrates einfach nicht lösen lässt. Dieses Problem kann ganz einfach nur gelöst werden, wenn wir der Kommissionsfassung zustimmen.

Daher empfehle ich Ihnen namens der SVP-Fraktion, der Fassung der Verkehrskommission zuzustimmen und den Antrag des Bundesrates sowie den Rückweisungsantrag der Capitani abzulehnen. Die Punkte 1 und 2 können dann im Ständerat immer noch modifiziert werden. Der Punkt 3 aber – der eigentliche Kernpunkt – muss, wenn etwas geschehen soll, gemäss Kommissionsfassung die Zustimmung erhalten.

Huggenberger: Die CVP-Fraktion hat diese Anträge in ihrer Fraktionssitzung behandelt und stimmt dem Antrag der Verkehrskommission zu. Zum heutigen Rückweisungsantrag beantrage ich Ihnen persönliche Ablehnung. Ich glaube, ich brauche keine weiteren Ausführungen über die Notwendigkeit des Schutzes der Quartierbewohner vor der Autoflut zu machen. Das Strassenverkehrsgesetz lässt dank der sich inzwischen entwickelten Praxis zu, den quartierfremden Durchgangsverkehr zu verhindern. Das Problem des schrankenlosen Missbrauchs der Wohnquartiere als Parkraum ist aber nicht gelöst, weil die Handhabung des Strassenverkehrsgesetzes durch den Bundesrat als letzte Verwaltungsinstanz die Quartierbewohner nicht schützt. Deshalb war die parlamentarische Initiative von Herrn Bratschi notwendig, aus der sich dann, von Rechtsgutachten abgesegnet, der geläuterte Vorschlag der Verkehrskommission entwickelt hat. Der Bundesrat ist aber darüber nicht glücklich. Er unterbreitet einen neuen Textvorschlag, der jedoch nichts Neues bringt, indem er lediglich die bisherige Praxis, die sich zu Artikel 3 Absatz 4 gefestigt hat, mitberücksichtigt. Der Bundesrat stösst sich vor allem daran, dass man den Verkehrsbedürfnissen der Quartierbewohner und gleichermaßen Betroffener angemessen Rechnung tragen will. Das ist die Formulierung der Verkehrskommission, die vom Bundesrat nicht akzeptiert wird.

Die Haltung des Bundesrates ist meines Erachtens zu eng. Er bietet heute zwei Lösungen an: eine Dauerparkierregelung mit gesonderten Gebühren (das ist natürlich keine wirkliche Lösung) und das generelle Fahrverbot. Wir wollen aber Lösungen, die nicht so weit gehen. Um diese Lösungen zu verhindern, schlägt der Bundesrat wie gesagt vor, man könnte im ganzen Quartier den Verkehr verbieten mit der Sonderregelung einer Privilegierung der Quartierbewohner, wie sie heute schon bei einem allgemeinen Fahrverbot gegeben ist: Jeder Anwohner kann zu seiner Liegenschaft fahren und vor seiner Liegenschaft das Auto abstellen. Ich sehe nicht ein, warum Lösungen, wie wir sie vorschlagen und die nicht so weit gehen, gegen die Rechtsgleichheit von Artikel 4 der Bundesverfassung verstossen sollten.

Das Beispiel Matte lässt sich etwa wie folgt anführen: Man wollte eine blaue Zone schaffen, zum Beispiel von 100 Plät-

zen, wo jedermann seinen Wagen beschränkt hätte parkieren können, während 30 Anwohnern – das ist nur eine rechnerische Zahl – das Recht eingeräumt worden wäre, länger als anderthalb Stunden zu parkieren. Eine solche Lösung lehnt nun der Bundesrat ab, obwohl er sagt, er verfolge die gleiche Zielsetzung. Ich verweise auf Seite 9 des Berichtes des Bundesrates, wo es heisst: «Wir fragen uns, ob der Vorschlag der Verkehrskommission die Mängel des ursprünglichen Initiativtextes beseitigt, denn er ermöglicht in einer etwas anderen Formulierung die gleiche privilegierte Stellung der Quartierbewohner wie der ursprüngliche Initiativtext.» Das heisst also: Was die Verkehrskommission vorschlägt, will der Bundesrat nicht, und das ist denn auch der entscheidende Gegensatz, den wir hier auszutragen haben. Bei den Ausführungen von Herrn Bundesrat Friedrich ist übrigens interessant, dass er zweimal gesagt hat «gestützt auf die heutige Rechtslage», und gerade diese Rechtslage wollen wir ja ändern.

Herr Bundesrat Friedrich hat einige Einwände erhoben; der eine ging dahin, man wolle vom Bundesrat aus durch eine bessere Formulierung noch weiter gehen als im ursprünglichen Lösungsvorschlag, nämlich zum Beispiel auch Hauptstrassen vor Lärm schützen. Dazu ist zu sagen, dass wir zufrieden sind, wenn wir das fertigbringen, was wir beantragen, nämlich den Schutz der Wohnquartiere. Ein zweiter wesentlicher Punkt in den Ausführungen von Herrn Bundesrat Friedrich war der, dass er sagte, Verbote könnten nur gestützt auf Artikel 3 Absatz 3 des Strassenverkehrsgesetzes ausgesprochen werden und nicht gestützt auf Absatz 4, der andere Massnahmen vorsehe. In unserer Formulierung zu Artikel 3 Absatz 4 ist davon die Rede, dass zum Schutz von Quartieren vor Lärm und Luftverschmutzung insbesondere der Verkehr oder das Parkieren verboten oder beschränkt werden können. Wir hatten zuerst den Begriff des Verbots nicht in unseren Antrag aufgenommen. Herr Prof. Grisel hat uns dann aber darauf aufmerksam gemacht, dass das Verbotskriterium auch in den Absatz 4 aufzunehmen sei. Wenn nämlich das Verbot in Absatz 4 fehlt, könnte künftig, weil der Sondertatbestand in Absatz 4 geregelt ist, kein Verbot zum Schutz der Wohnquartiere vor Lärm und Luftverschmutzung ausgesprochen werden. Ich glaube also, in dieser Beziehung ist die Ansicht, die wir von bundesrätlicher Seite gehört haben, nicht hieb- und stichfest. Das ist ein wesentlicher Punkt.

Dasselbe gilt für die Begründungspflicht. Ich glaube nicht, dass mit einer Begründungspflicht in Absatz 4 die Lösung mit einem Verbot nach Absatz 3 eingeschränkt wird. Bei einem allgemeinen Verbot braucht es keine Begründungspflicht. Wenn aber gestützt auf Absatz 4 der Sonderregelung ein Verbot ausgesprochen wird, muss es begründet werden. Ob gemäss Absatz 3 oder Absatz 4 im einen Fall das Bundesgericht, im andern Fall der Bundesrat zuständig ist, spielt keine Rolle. Das war bis jetzt schon so. Ich glaube, das kann man ohne weiteres in Kauf nehmen.

Im Hinblick auf Artikel 4 der Bundesverfassung, der das Prinzip der Rechtsgleichheit verankert, ist es nun wichtig, dass solche differenzierte Regelungen auch zugunsten der Bewohner nur im öffentlichen Interesse aus städteplanerischen Gründen vorgenommen werden dürfen.

Das Bundesgericht hat Massnahmen gegen die Entleerung von bestehenden Ortskernen, wie bereits der Präsident erklärt hat, als legitimes planerisches Anliegen bezeichnet; desgleichen den Schutz der Menschen vor Lärm und Abgasen. Die Wiederherstellung lebenswerter Verhältnisse in städtischen Wohnquartieren im Kampf gegen die Autoflut, liegt ohne Zweifel im öffentlichen Interesse; selbstverständlich nicht nur durch ein rigoroses Fahrverbot in diesen Quartieren (das ist der Weg, den uns der Bundesrat zeigt), sondern auch durch andere vernünftige Regelungen und Massnahmen, wie wir sie hier einführen wollen.

Damit nun der Bundesrat künftig in diesem Sinne entscheiden kann, müssen wir als Gesetzgeber das eben neu regeln. Die Rechtsgutachter haben in einem Nachtrag (als sie den Standpunkt des Bundesrates gehört hatten), klar gesagt, dass der Antrag der Verkehrskommission nicht

gegen die Rechtsgleichheit der Bundesverfassung verstosse. Ich möchte noch einen Satz von Herrn Prof. Müller zitieren (zwei hat bereits der Präsident zitiert): «Mit einer Änderung des Strassenverkehrsgesetzes, die den Anliegen des Berner Modells entgegenkommt und sie modifiziert, stösst der Gesetzgeber keineswegs den seinerzeitigen Entscheid des Bundesrates in einer Beschwerdesache um, sondern er ändert die Grundlagen, auf denen dieser Entscheid beruht.»

Ich möchte Sie nochmals bitten, im Sinne der Verkehrskommission zu entscheiden. Nur dieser Antrag bringt etwas. Der Antrag des Bundesrates mag schön sein, aber er bringt nichts Neues.

Weber-Arbon: Zunächst eine Vorbemerkung. Das «Drehbuch» für die Behandlung parlamentarischer Initiativen sieht bekanntlich vor, dass zunächst – wenn die vorberatende Kommission ihre Arbeiten abgeschlossen hat – Bericht und Antrag ans Plenum gehen, gleichzeitig aber auch an den Bundesrat, mit der Einladung, sich zu den Vorschlägen vernehmen zu lassen. Von dieser Einladung hat der Bundesrat Gebrauch gemacht und uns am 26. Januar eine entsprechende schriftliche Stellungnahme unterbreitet. Wir haben in der vorberatenden Kommission da und dort die kritische Sonde an diesen Bericht angelegt, offenbar nicht ganz ohne Erfolg, denn was heute gewissermassen als Replik vom Bundesratstisch aus zu hören war, hat einiges an neuen Gesichtspunkten gebracht, die im schriftlichen Bericht nicht zu finden waren. Ich finde, es sei eigentlich schade – um es einmal höflich auszudrücken –, dass der Bundesrat nicht alle seine Karten auf den Tisch gelegt bzw. seine Argumente nicht vollumfänglich im schriftlichen Bericht unterbreitet hat. Mit Recht hat bereits Herr Kollege de Capitani auf diesen Punkt hingewiesen. Das erschwert die Diskussion etwas, sowohl für die Mitglieder der Kommission wie für die übrigen Mitglieder des Rates. Es ist eine juristisch doch delikate Materie.

Zur Sache selber: Unserem Bericht haben Sie entnehmen können, dass in der Strassenverkehrspolitik ein neuer *terminus technicus* aufgetaucht ist, nämlich das «Herumvagabundieren», das sich in Zukunft auch auf den motorisierten Verkehr beziehen wird.

Der Vorstoss des Kollegen Bratschi ist übrigens nächste Woche genau drei Jahre alt. Das verkehrspolitische Motiv dieser Initiative ist gewissermassen der Schlachtruf: «Kampf gegen den Vagabundenverkehr.» Seine Bedeutung ist bereits geschildert worden, auch seine Problematik, die es für unsere städtischen Agglomerationen bringt. Es ist auch hingewiesen worden auf den sogenannten Berner Versuch, dieses Problem zu meistern; dieser Versuch ist in unserem Bericht auf Seite 3 dargestellt worden.

Über die verkehrspolitische Ausgangslage sind wir wohl einig; es sollte hier etwas geschehen, mindestens sollten für Kantone und Gemeinden Möglichkeiten geschaffen werden, dieses Übels Herr zu werden. Meinerseits betone ich, dass die Kommission – seinerzeit noch unter meinem Präsidium – sich alle Mühe gegeben hat, eine (ich betone) rechtlich einwandfreie Lösung zu finden. Dass der Text des Initiativen nicht ohne weiteres akzeptiert werden konnte, wenn er in seinem Vorschlag zur Revision des SVG sagte, es sollten besondere Parkierungsregelungen eingeführt werden, die den Anwohnern eine bevorzugte Stellung einräumen, dafür haben Sie wohl Verständnis.

Unabhängig voneinander haben wir zwei Hochschulprofessoren engagiert und mit ihnen zusammen – das ist vielleicht doch ein kleines Wunder – eine Lösung erarbeitet, zu der die beiden Hochschuldozenten und unsere Kommission stehen können.

Die Reaktion des Bundesrates, der Tenor der schriftlichen Vernehmlassung, lässt sich als sauer-süss bezeichnen. Man hat Verständnis für das verkehrspolitische Anliegen, hegt aber doch gewisse Bedenken. In der Kommission habe ich den Verdacht geäussert, ob hier vielleicht doch ein gewisser Zusammenhang bestehe zum seinerzeitigen Beschwerdeentscheid, mit welchem der Bundesrat die

Stadt Bern «heimgeschickt» und ihr erklärt hatte: Wir haben keine Rechtsgrundlage, um einen derartigen Versuch, wie er im Berner Mattequartier zum Tragen gebracht werden sollte, verwirklichen zu können.

Es wird also behauptet – damit komme ich auf einige rechtliche Aspekte dieser Vorlage –, unser Vorschlag widerspreche eigentlich (ursprünglich ging die Argumentation in dieser Richtung) Artikel 4 der Bundesverfassung, also dem Grundsatz der Rechtsgleichheit. Ich zitiere hier eine Passage aus der bundesrätlichen Stellungnahme: «Der Vorschlag der Verkehrskommission enthält den Keim einer nicht verfassungsmässigen Rechtsanwendung.» Ich bedanke mich für die Höflichkeit des Stils, der hier vom Bundesrat an die Adresse des Parlamentes verwendet worden ist, und ich werde mich bemühen, in meiner Replik diesen Stil auch zu respektieren.

Die Ausgangslage ist klar. Artikel 3 des Strassenverkehrsgesetzes gewährleistet die Strassenhoheit der Kantone. Es ist explizit in zwei Kompetenzartikeln, in Absatz 3 und Absatz 4 gesagt worden, was die Kantone in strassenverkehrsrechtlicher Hinsicht tun können. In Artikel 3 Absatz 3 gibt es die Zuständigkeit der Kantone und damit implizite der Gemeinden, für sogenannte Nicht-Durchgangsstrassen Anordnungen zu treffen in bezug auf eine zeitliche Beschränkung oder sogar vollständige Unterbindung des Verkehrs. Absatz 4 enthält die weitere Zuständigkeit der Kantone und Gemeinden, andere Beschränkungen oder Anordnungen zu erlassen. Der Bundesrat spricht von sogenannten funktionellen Verkehrsanordnungen, für welche Kantone und Gemeinden zuständig seien. Aber – darüber sind wir uns einig – diese Vorkehren müssen bestimmte Gründe haben, welche das Gesetz erwähnt und umschreibt: Sicherheit des Verkehrs, Schutz der Strasse (also bauliche Vorkehren) und neu nun Schutz der Bewohner vor Lärm und Luftverschmutzung. In dieser ersten mehr stilistischen Frage würde ich persönlich der Alternative des Bundesrates zustimmen. Er nimmt diese politische Komponente «Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Luftverschmutzung» in den ersten Satz von Absatz 4 auf. Das allein ist aber kein Grund dafür, die ganze Vorlage an die Kommission zurückzuweisen. Der Ständerat kann diese mehr stilistische als materielle Ungereimtheit ohne weiteres korrigieren.

Bei der zweiten Frage, die hier kontrovers ist, geht man von der Überlegung aus, was zur Bekämpfung der geschilderten Verkehrsmisere getan werden kann. Die Antwort der Verkehrskommission im Gesetzentwurf lautet, dass im Interesse des Umweltschutzes der Verkehr oder das Parkieren von Motorfahrzeugen beschränkt oder im Extremfall auch untersagt werden kann. Der Bundesrat hat Bedenken gegenüber der «Verbotsmöglichkeit», indem er darauf hinweist, dass diese bereits in Absatz 3 erwähnt sei. Wir müssen jedoch daran denken, dass Absatz 3 sich auf den Bereich der Nebenstrassen beschränkt (Strassen, die nicht dem allgemeinen Durchgangsverkehr geöffnet sind). Ob wir hier also richtig liegen, wenn wir diesen Passus streichen, wage ich doch zu bezweifeln. Um so mehr – Herr Huggenberger hat mit Recht darauf hingewiesen – als diese Möglichkeit der Verkehrsunterbindung weder eine Erfindung des Initiativen noch eine solche der Kommission ist, sondern ein Vorschlag von Herrn Prof. Grisel, der uns sagte, wenn wir die Kompetenzbereiche möglichst weit spannen wollten, so wären wir gut beraten, diese flexiblere Ausweitung vorzuziehen. Auch darüber wird man noch sprechen können. Ich würde gerne auch die Meinung des Ständerates zu diesem Vorschlag von Herrn Prof. Grisel kennenlernen. Diese beiden Differenzen könnten meines Erachtens ohne weiteres im Zweikammer-Differenzenbereinungsverfahren ausgegült werden.

Herr Bundesrat Friedrich hat mit Recht auf den dritten Punkt hingewiesen, wo sich gewissermassen die Rechtsphilosophie der Kommission und diejenige des Bundesrates nicht decken. Die Kommission fügt unter Berufung auf die Gutachter bei, dass den Verkehrsbedürfnissen der Quartierbewohner und gleichermaßen Betroffener dabei

angemessen Rechnung zu tragen sei. Da kann sich der Bundesrat nicht einverstanden erklären. Er erklärt, dass hier das Privileg für die einen oder anderen Rechtsgenossen eben doch zum Tragen gebracht werden könnte. Unverhohlen ist im schriftlichen Bericht auch folgendes dargelegt worden: Sollten wir dieses Gesetz so verabschieden, wäre es möglich, das Berner Modell rechtskräftig einzuführen. Ich sage ja: wir haben dem Initianten recht gegeben, dass diese Berner Lösung zum Tragen gebracht werden könnte. Man wird auch hier von der Überlegung ausgehen müssen, dass das Fell des Bären nicht gewaschen werden kann, ohne dass es nass gemacht wird. Wir wollen diese Rechtsgrundlage, die der Bundesrat der Stadt Bern im wiederholt zitierten Beschwerdeentscheid abgesprochen hatte, heute einführen. Ich glaube, dass wir als Gesetzgeber mit der Wissenschaft Rücksprache nehmen sollten, bevor wir den Entscheid treffen. Wir befinden uns in guter Gesellschaft, wenn wir die Verantwortung für eine derartige differenzierte Lösung, wie sie dieser entscheidende Satz von Artikel 3 Absatz 4 nun enthält, mit der Kommissionsfassung übernehmen können. Gerade hier sind nun verschiedene neue Gesichtspunkte mündlich vom Bundesrat vorgebracht worden, denen ich mich nicht anschliessen kann. Ich stelle sogar fest, dass der Bundesrat selbst sagt, dass so eine differenzierte Möglichkeit des gesteigerten Gemeindegebrauchs möglich sein soll.

Die Abwägung dieser widerstrebenden öffentlichen Interessen soll natürlich den einzelnen Kantonen und Gemeinden nicht abgenommen werden. Aber wenn wir im Gesetz diese Abwägungspflicht stipulieren, kann nicht mehr gesagt werden, dass eine derartige Lösung – wie sie die Stadt Bern getroffen hat – dem Grundsatz von Artikel 4 der Bundesverfassung widerspricht.

Ich bitte Sie deshalb, dem Konzept der Kommission zuzustimmen, auch wenn vor allem im ersten Punkt noch eine Bereinigung stattfinden kann.

Zum Schluss eine Bemerkung zum Ordnungsantrag von Herrn de Capitani: Kommen wir nicht weiter, wenn wir heute entscheiden, die Angelegenheit dem Zweitrat zuzuspielen, wenn dieser die Möglichkeit hat, materiell zu diesen allfälligen Differenzen noch Stellung zu nehmen? Wir kommen so rascher zum Ziel, als wenn wir heute eine Rückweisung beschliessen, wenn die Kommission nochmals über die Bücher muss und im Juni dann ihren Bericht erstattet. Das würde dazu führen, dass der Ständerat in der gegenwärtigen Legislaturperiode die Materie nicht mehr abschliessend behandeln kann. Ich würde dies bedauern.

Aus diesem zeitlichen Umstand heraus beantrage ich Ihnen – auch im Namen der sozialdemokratischen Fraktion – Ablehnung des Antrages de Capitani und Zustimmung zum Konzept der vorberatenden Verkehrskommission.

M. Bonnard: Le groupe libéral vous invite à voter la proposition de renvoi de M. de Capitani. L'exposé parfaitement clair de M. Friedrich, conseiller fédéral, nous permet d'expliquer très sommairement les deux raisons que nous avons de soutenir cette proposition. La première c'est que, à notre avis, le Conseil fédéral a démontré que la proposition de la commission, en dépit de toutes les explications que vient de donner notre excellent collègue Weber-Arbon, est contraire à la constitution, en particulier à son article 4. Or, dans un Etat comme le nôtre, qui n'a pas de juridiction constitutionnelle, c'est tout de même au Parlement qu'il appartient de veiller au respect de la constitution. Nous ne pouvons pas prendre de décision comportant le risque d'une application violant la constitution. Or, le Conseil fédéral nous l'a bien démontré, la proposition de la commission comporte ce risque. Nous ne pouvons dès lors y souscrire. La deuxième raison est la suivante. Dans son rapport, le Conseil fédéral dit ceci, au chiffre 26 – je vous citerai six lignes: «Il ressort de l'analyse approfondie du droit en vigueur que les cantons et les communes disposent d'ores et déjà d'une grande latitude pour édicter des prescriptions concrètes en matière de circulation. En vertu de l'article 3, 4^e alinéa, de la loi sur la circulation routière et pour des rai-

sons relevant de la protection de l'environnement ou de l'urbanisme, ils peuvent notamment arrêter des réglementations appropriées du trafic dans les quartiers d'habitation. Du point de vue purement juridique – nous dit le Conseil fédéral – il n'est donc pas nécessaire de compléter l'article 4, 4^e alinéa, LCR.» J'insiste sur cette dernière phrase: il n'est pas nécessaire de légiférer pour apporter une solution au problème qui préoccupe la commission et M. Bratschi. Le problème que vous soulevez, Monsieur Bratschi, est réel, mais pour le résoudre, vous avez choisi à l'époque une solution qui était contraire à l'égalité de traitement. Vous vous êtes trompé, comme cela peut arriver à chaque magistrat – cela m'est également arrivé. Vous cherchez maintenant à redresser la situation, c'est normal. La commission veut vous aider, je le comprends aussi. Mais pour atteindre votre but, le Conseil fédéral vous le dit, il n'est pas nécessaire de modifier la loi puisque celle-ci vous permet, précisément, de trouver la solution conforme à la constitution. C'est une illusion de croire que le texte proposé par le Conseil fédéral – qui, je tiens à le préciser, est lui conforme à la constitution – pourrait rendre conformes à la constitution des prescriptions que vous édicteriez et qui auraient pour résultat de privilégier les habitants des quartiers résidentiels. C'est là l'erreur que vous commettez. Dans ces conditions, le renvoi à la commission s'impose et, de l'avis de notre groupe, la meilleure solution c'est de ne pas légiférer.

Vetsch: Herr Kollege Bratschi hat uns sein Anliegen hier sehr engagiert unterbreitet, wie er das auch in der Kommission getan hat. Ich kann für die freisinnig-demokratische Fraktion erklären, dass diesem Anliegen mit grösstem Verständnis begegnet wird. Wir möchten die Voraussetzungen schaffen, dass die Städte ihre Probleme, die sich in dieser Beziehung ernsthaft stellen, lösen können. Aber, das ist ganz klar, unser aller Anliegen muss es sein, Lösungsmöglichkeiten auf einer rechtlich einwandfreien Basis zu finden. Nun sind leider, wie Bundesrat Friedrich selber ausgeführt hat, etwas spät schwerwiegende Einwände von Seiten des Bundesrates gegenüber dem Vorschlag der Kommission erhoben worden. Diese sind ernstzunehmen, und ich glaube auch, dass wir sie in der Kommission noch zu wenig erwägen konnten.

Bundesrat Friedrich, um das kurz zusammenzufassen, spricht von Kontraproduktivität; mit dem Vorschlag der Kommission werde eher gegen die Absichten des Initianten und der Kommission gehandelt; die Kompetenzabgrenzung zwischen Bund und Kantonen werde verschlechtert; die Einschränkung des Umweltschutzes als Grund für Verkehrsmaßnahmen auf Wohnquartiere sei mehr als unerwünscht; neue Verbotsmöglichkeiten schaffen Widersprüche im Gesetz und Verwirrung und seien systemwidrig; die Rechtslage der Gemeinden werde verschlechtert; der Bundesrat verneint in aller Deutlichkeit die Verfassungsmässigkeit. – Was sollen wir in dieser Situation tun? Es ist schwer, hier zu entscheiden.

Dass die Kommission zwei Jahre gearbeitet hat, wäre noch kein Grund, nicht nochmals über die Bücher zu gehen –, wenn auch nicht nochmals zwei Jahre lang. Wir können diese Angelegenheit aber auch an den Ständerat weitergeben und sie dort – wie Herr Bundesrat Friedrich gesagt hat – reparieren lassen. Das ist aber meines Erachtens doch eher ungefreut, vor allem dann, wenn wir erkennen würden, dass eine Reparatur wirklich notwendig ist. Dies zu erkennen, ist allerdings nicht so ganz einfach.

Nun scheint mir im ganzen Ablauf wichtig zu sein, was Bundesrat Friedrich auch erwähnt hat, nämlich dass der Bundesrat seine Stellungnahme sehr spät abgeben konnte. Die Kommission hat sich zwar während zweier Jahre mit der Thematik befasst, der Bundesrat hat uns aber erst am 26. Januar 1983 seinen Bericht abgegeben. Wir kennen seine Stellungnahme erst seit einem Monat. Die Kommission hat sich mit diesem Bericht nur kurz befassen können. Wenn nun von Seiten des Bundesrates der Wunsch geäussert wird, hier und in der Kommission seinen Standpunkt

noch gründlicher darlegen zu können und mit der Kommission im Gespräch zu bleiben, könnte und sollte man diesem Wunsche entsprechen und die parlamentarische Initiative noch nicht an den Ständerat weitergeben.

Kollege Weber räumt auch ein, dass der Ablauf nicht so ganz befriedigend sei, dass der Bundesrat erst spät zu einer Stellungnahme gekommen und dass heute von seiten des Bundesrates einiges Gewichtiges gesagt worden sei. Ich empfehle Ihnen deshalb, die Angelegenheit gemäss Antrag de Capitani doch nochmals an die Kommission zurückzuweisen, um dem Bundesrat Gelegenheit zum Gespräch mit der Kommission zu geben, das noch zu kurz gekommen ist.

Hier wird die Beratung dieses Geschäftes unterbrochen

Le débat sur cet objet est interrompu

Schluss der Sitzung um 12.05 Uhr

La séance est levée à 12 h 05

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	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	80.223
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.03.1983 - 08:00
Date	
Data	
Seite	220-229
Page	
Pagina	
Ref. No	20 011 263

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.