

*Proposition de la commission**Majorité*

Ne pas donner suite à l'initiative

Minorité

(Zwygart)

Donner suite à l'initiative

Zwygart, Sprecher der Minderheit: Der eidgenössische Bettag hat für uns eine besondere Bedeutung. Auch der Sonntag hat für uns vor dem Hintergrund der Arbeit und der Ruhezeit eine besondere Bedeutung. Wenn wir darüber nachdenken, was Ruhe für uns eigentlich bedeutet, so kann es durchaus sein, dass wir uns besinnen sollten. Für viele ist zwar heute Bewegung Ruhe. Vor dieser Tatsache bitte ich Sie, dieser Initiative, die eine Bedeutung für die Volksgesundheit hat, zuzustimmen.

Es ist ja so, dass wir in mancher Hinsicht beunruhigt sind, weil Fragen des Wohlseins, des Ruhe-haben-Könnens von uns in die Hinterstube verdrängt werden. Vor diesem Hintergrund sind ja auch diese Initiativen der Kantone entstanden, über die wir nun zu entscheiden haben. Es kommt nicht von ungefähr, dass Mehrheiten in den Kantonsparlamenten bereit sind, so etwas zu beantragen. Um dem Rechnung zu tragen, bitte ich Sie als eidgenössisches Parlament, der Initiative Folge zu geben.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit (keine Folge geben)	47 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit (Folge geben)	30 Stimmen

89.250

**Parlamentarische Initiative
(Fäh)
Gesetzliche Bestimmungen
über Höchstgeschwindigkeiten
Initiative parlementaire
(Fäh)
Limitations de vitesse.
Compétence législative**

Kategorie IV, Art. 68 GRN – Catégorie IV, art. 68 RCN

Wortlaut der Initiative vom 14. Dezember 1989

Allgemeine Höchstgeschwindigkeiten auf den Strassen sind auf Gesetzesebene festzusetzen.

Texte de l'initiative du 14 décembre 1989

Les limitations générales de vitesse sur les routes doivent être réglées par les lois.

Frau **Diener** unterbreitet im Namen der Kommission den folgenden schriftlichen Bericht:

Am 14. Dezember 1989 reichte Nationalrat Fäh eine parlamentarische Initiative in der Form der allgemeinen Anregung ein. Die Verkehrskommission des Nationalrates, welcher dieses Geschäft zur Prüfung zugewiesen wurde, gab am 15. Mai 1990 dem Initianten Gelegenheit, sich zu seinem Vorstoss zu äussern (Art. 21 quinquies Geschäftsverkehrsgesetz, SR 171.11).

*Schriftliche Begründung des Initianten
(Zusammenfassung)*

Ziel meiner Initiative ist, mit einer Kompetenzverschiebung von Bundesrat auf Parlament, von Verordnungsebene auf Ge-

setzesstufe, den Stimmberechtigten Mitentscheidungsrechte einzuräumen, ohne dass sie deswegen den Umweg über die Verfassungsinitiative beschreiten müssen. Der Bundesrat sperrte sich bisher gegen eine Kompetenzverschiebung mit dem Argument, er könnte dann zu wenig flexibel handeln. Seine Argumente sind m. E. nicht stichhaltig, denn

– Flexibilität wegen Ressourcenknappheit ist auch bei gesetzlicher Regelung der Höchstgeschwindigkeiten möglich. Das Landesversorgungsgesetz (Art. 23 und 28) gibt dem Bundesrat die Kompetenz, in wirtschaftlichen Notlagen Vorschriften zur Verbrauchsverminderung zu erlassen. (Die Temporeduktion 1973 erfolgte z. B. gestützt auf diese Kompetenz);

– Flexibilität aus allen andern Gründen (EG, Umweltschutz) macht eine Kompetenzzuteilung an den Bundesrat auch nicht erforderlich. So rasch wie der Bundesrat – der ein Jahr brauchte, um zur Tempofrage Stellung zu nehmen – vermag das Parlament auch zu handeln. Im übrigen ist nicht einzusehen, warum ausgerechnet für den Bereich «Höchstgeschwindigkeiten» rascher Handlungsbedarf notwendig ist, in vielen andern Fällen (z. B. Lastwagenbreite) hingegen nicht.

Mit meinem Vorstoss habe ich nicht die Absicht, Tempo 130/100 etwa durch die Hintertüre einführen zu wollen. Ich will lediglich eine Kompetenzverlagerung. Gestützt darauf soll das Parlament – und, gemäss den Regeln der direkten Demokratie, das Volk – entscheiden.

Sie werden vielleicht fragen, warum ich mit diesem Vorschlag nochmals komme, nachdem Ständerat Masoni und Nationalrat Oehler in den Jahren 1984 und 1986 mit gleichlautenden Motionen nicht durchdrangen? Und nachdem im Rahmen der SVG-Revision (die sich derzeit noch im Schwebezustand befindet) kein solcher Antrag gestellt, und ein Rückweisungsantrag Gros, namens der liberalen Fraktion, mit der gleichen Zielsetzung im Herbst 1988 deutlich unterlag?

Es gibt zwei Gründe dafür:

Die erwähnten Motionen wurden mit 21 zu 14 bzw. 45 zu 25 Stimmen abgelehnt. Sonderlich wegweisend und klar ist dies nicht. Der Rückweisungsantrag Gros wurde zwar mit 110 zu 36 Stimmen deutlich gebodigt; dies aber vor allem deshalb, weil Frau Bundesrätin Kopp erklärte, aus Zeitgründen müsse der Antrag abgelehnt werden.

Hauptgrund für meine Initiative aber ist: Unterschriftenzahl der Böhi-Initiative sowie Stimmbeteiligung haben m. E. eindrücklich gezeigt, dass der Stimmbürger in Tempofragen mitentscheiden können möchte. Nach heutigem Recht bleibt ihm dazu der wenig befriedigende (Um-)Weg über die Verfassungsinitiative. Wäre es da nicht besser, man würde dem Stimmbürger die in unserem Staate üblichen Mitentscheidungsrechte via Gesetzesreferendum einräumen?

Erwägungen der Kommission

Die Kommission diskutierte die Initiative am 3. September 1990. Sie hält dazu folgendes fest:

Die Frage, wer die Geschwindigkeitsgrenzen festlegen sollte, wurde bereits anlässlich der Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes im Jahre 1975 und sodann infolge der Motionen Masoni und Oehler 1984 bzw. 1986 eingehend diskutiert. Die Kommission betont, dass die Ueberlegungen der Zweckmässigkeit, die damals angestellt wurden, nach wie vor unbeschränkt gelten. Geschwindigkeitslimiten haben Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, den Energieverbrauch und die Umwelt. Alle diese Elemente müssen bei einem Entscheid gegeneinander abgewogen werden. Dazu kommt, dass sich die Verhältnisse sehr rasch ändern können. Eine rasche Anpassung kann aber nur stattfinden, wenn der Bundesrat die Kompetenz hat und nicht das Parlament. Bei einer Festschreibung der Höchstgeschwindigkeiten im Gesetz würde jede Aenderung eine Gesetzesänderung nach sich ziehen, und die notwendige Flexibilität ginge verloren. Gegen eine Festschreibung auf Gesetzesstufe spricht sodann die Gefahr, dass die Regelung der Höchstgeschwindigkeiten verpolitisiert würde. Probleme könnten schliesslich im Hinblick auf eine gesamteuropäische Lösung entstehen. Aus diesen Gründen beantragt die Kommissionsmehrheit, der Initiative keine Folge zu geben. Eine Kommissionsminderheit teilt demgegenüber die Auffassung des Initianten und vertritt insbesondere die Meinung,

dass man erneut Verfassungsinitiativen zu erwarten habe, wenn der Initiative nicht Folge gegeben werde. Erfolge hingegen die Regelung der Höchstgeschwindigkeiten durch das Parlament, so werde dem Volk Gelegenheit gegeben, im Referendumsfall selber darüber befinden zu können.

Mme **Diener** présente au nom de la commission le rapport écrit suivant:

Le 14 décembre 1989, le conseiller national Fäh a déposé l'initiative parlementaire suivante conçue en terme généraux. Chargée d'examiner cet objet, la Commission des transports et du trafic du Conseil national a, le 15 mai 1990, donné à l'auteur de l'initiative la possibilité de s'exprimer sur les motifs de son intervention (art. 21quinquies de la loi sur les rapports entre les conseils, RS 171.11).

Développement par écrit de l'auteur de l'initiative (résumé)

Mon initiative propose que le Parlement soit investi de la compétence dont dispose le Conseil fédéral en la matière, autrement dit que l'on passe du niveau réglementaire au niveau législatif, et ce pour que les citoyens aient un droit de codécision, sans qu'il leur faille pour autant recourir à l'initiative constitutionnelle. Jusqu'à présent, le gouvernement a refusé ce transfert de compétence en arguant qu'il ne pourrait plus agir avec la souplesse requise. J'estime pour ma part que ses arguments ne sont pas plausibles et ce pour deux raisons:

– le recours à la loi pour fixer les limitations de vitesse n'entamerait en rien la souplesse dont il dispose en cas de raréfaction des produits de base. La loi sur l'approvisionnement du pays (art. 23 et 28) ne lui donne-t-elle pas la possibilité de prendre des mesures dans le but de réduire la consommation si l'approvisionnement économique venait à être menacé? C'est d'ailleurs en invoquant cette disposition qu'il a abaissé la vitesse en 1973;

– la souplesse nécessaire pour toutes sortes d'autres raisons (CE, protection de l'environnement) ne justifie en rien l'attribution de ladite compétence au gouvernement. Le Parlement peut agir aussi vite que lui, à qui il a fallu un an pour se prononcer sur les réductions de vitesse. Du reste, on voit mal pourquoi il faudrait que l'exécutif puisse agir plus rapidement dans ce cas-ci et pas dans d'autres, comme celui de la largeur des camions.

Mon intention n'est pas d'introduire le 130/100 par la petite porte. Je réclame uniquement un transfert de la compétence en la matière, car c'est le Parlement – et, conformément aux règles de la démocratie directe, le peuple – qui doivent avoir le dernier mot.

Vous vous demandez peut-être pourquoi je reviens avec cette proposition alors qu'une motion Masoni (CE) allant dans le même sens n'avait pas passé la rampe en 1984, pas plus d'ailleurs qu'une motion Oehler (CN) en 1986, alors que nulle proposition de la sorte n'avait été déposée lors de la révision de la LCR, laquelle est encore en suspens, et que la proposition Gros de renvoi – faite au nom du groupe libéral et se fixant le même objectif – avait été largement rejetée en automne 1988. Il y a à cela deux raisons:

Les motions auxquelles j'ai fait allusion avaient été repoussées, l'une par 21 voix contre 14, l'autre par 45 voix contre 25, ce qui ne permettait pas de tirer de conclusions précises ni n'était spécialement clair. La proposition Gros de renvoi avait été largement défaite par 110 voix contre 36, mais il en avait été ainsi parce que Mme Kopp, conseillère fédérale, avait déclaré, en invoquant le calendrier, qu'il fallait la rejeter.

A l'inverse – et c'est là la principale raison de mon intervention – le nombre de signatures récoltées pour l'initiative Böhi et la forte participation au scrutin indiquent très clairement, selon moi, que le citoyen aimerait avoir son mot à dire en matière de limitations de vitesse. Le droit actuel ne le lui permet que par le truchement – peu satisfaisant – de l'initiative constitutionnelle. Dans ces conditions, ne serait-il pas préférable de lui donner – par le biais du référendum en matière législative – le droit de codécision que connaît notre démocratie?

Considérations de la commission

La commission a étudié l'initiative le 3 septembre 1990. Elle retient les faits suivants:

La question de savoir qui, du gouvernement ou du Parlement, doit fixer les limitations de vitesse a fait l'objet d'une discussion approfondie en 1975 lors de la révision partielle de la loi sur la circulation routière, puis en 1984 à la suite de la motion Masoni, enfin en 1986 à la suite de la motion Oehler.

La commission souligne que les réflexions émises alors quant à l'opportunité conservent toute leur validité. Les limitations de vitesse ont des effets sur la sécurité routière, sur la consommation de carburant et sur l'environnement. Nulle décision ne peut être prise sans que l'on n'ait pesé ces éléments les uns par rapport aux autres. S'y ajoute le fait que tout peut changer très vite et qu'on ne peut opérer d'adaptation rapide aux conditions nouvelles que si le Conseil fédéral – et non le Parlement – est compétent en la matière. Inscrire les limitations de vitesse dans une loi impliquerait qu'il faille obligatoirement la réviser en cas de modification, ce qui sonne le glas de la souplesse requise. Il faut encore dire que vouloir inscrire les limitations de vitesse dans des lois augmente considérablement le risque de politisation et qu'il pourrait en résulter des problèmes dans la perspective d'une solution paneuropéenne. Ces raisons amènent la majorité de la commission à proposer de ne pas donner suite à cette initiative.

La minorité de la commission partage l'avis de l'auteur de l'initiative et pense qu'il faudra s'attendre à de nouvelles initiatives constitutionnelles s'il ne lui est pas donné suite. En revanche, au cas où le Parlement aurait à fixer les limitations de vitesse, le peuple pourrait être amené à se prononcer sur elles si, bien sûr, le référendum était demandé.

Antrag der Kommission

Mehrheit

Der Initiative keine Folge geben

Minderheit

(Friderici, Fischer-Seengen, Frey Walter, Giger, Perey, Salvioni, Schnider, Weber-Schwyz)

Der Initiative Folge geben

Proposition de la commission

Majorité

Ne pas donner suite à l'initiative

Minorité

(Friderici, Fischer-Seengen, Frey Walter, Giger, Perey, Salvioni, Schnider, Weber-Schwyz)

Donner suite à l'initiative

M. Friderici, porte-parole de la minorité: Voilà bientôt six ans, le Conseil fédéral nous annonçait à grand renfort de conférences de presse la mort prochaine des forêts. Si celle-ci avait déjà eu lieu, nous vivrions aujourd'hui dans un véritable désert! Pour conjurer ce danger, des limitations de vitesse ont été décidées, transformant ainsi une compétence technique fixée dans une ordonnance en une décision politique. A mon sens, il est nécessaire que nous établissions – puisqu'il s'agit d'une décision politique – la compétence du Parlement.

Lors de la campagne pour l'initiative pour le 100/130, le Conseil fédéral avait déclaré par la bouche de M. Koller qu'il serait possible pour les cantons d'élever la limitation de vitesse jusqu'à 120 km/h dans certains cas, sur certains tronçons de route spécialement aménagés. Depuis lors, le Conseil fédéral est revenu sur ses déclarations et les cantons n'ont pas obtenu cette compétence, ne serait-ce que sur une route qui s'y prêterait, par exemple dans la Broye vaudoise, à 100 km/h. Nous demandons que le Parlement puisse se prononcer et avoir une telle compétence politique. C'est la raison pour laquelle la minorité de la commission vous demande d'accepter l'initiative parlementaire de M. Fäh.

Fäh: Ich gestatte mir, die Aussagen von Herrn Friderici zu ergänzen, und mache folgende Bemerkungen:

Denken Sie daran, dass meine Initiative in der Form der allgemeinen Anregung gehalten ist. Details können Sie – wenn sie angenommen wird – beschliessen, wie Sie wollen.

Ich nehme an, Sie haben den Bericht der Kommission gelesen. Die Begründung der Kommissionsmehrheit – das sehen Sie, wenn Sie sie genau lesen – ist alles andere als stichhaltig. Ich nenne nur zwei, drei Beispiele: Die Kommissionsmehrheit meint, der Bundesrat müsse darüber befinden und nicht das Parlament, weil das ein komplizierter Entscheid sei. Ja, wenn wir über komplizierte Entscheide hier im Nationalrat nicht mehr entscheiden sollen, dann können wir die Sessionen ebensogut auf einen Tag verkürzen. Man sagt auch, man dürfe das nicht dem Parlament übertragen, weil man rasch reagieren können müsse. Bei generellen Höchstgeschwindigkeitsvorschriften muss man nicht rasch reagieren können. In Ausnahmefällen muss man das können. Das kann man aber im Gesetz vorsehen, wie das heute schon der Fall ist.

Eine Bemerkung ist mir besonders ins Auge gestochen; deswegen zitiere ich sie. Die Kommission schreibt: «Gegen eine Festschreibung auf Gesetzesstufe spricht sodann die Gefahr, dass die Regelung der Höchstgeschwindigkeiten verpolitisiert würde.» Ob solcher Argumentation kann ich nur den Kopf schütteln. Seit wann ist Politisieren etwas Negatives? Würde man diesen Grundsatz auf unsere gesamte Tätigkeit anwenden, könnten wir das Parlament ebensogut auflösen, denn schliesslich machen wir nichts anderes, als allständig und alltäglich alle Sachen, die wir besprechen, zu verpolitisieren.

Schliesslich sagt man noch, das könne man nicht machen mit Blick auf gesamteuropäische Lösungen. Da könnte ich mich einverstanden erklären. Wenn das Parlament und der Bundesrat bereit sind, bei den Tempolimiten die Lösungen unserer Nachbarn zu übernehmen, dann habe ich dagegen nichts einzuwenden. Dann muss der Bundesrat aber auch in allen anderen Bereichen des SVG die Lösungen unserer Nachbarn übernehmen. Ich nenne Fahrtschreiberobligatorium bei den Taxis oder Velonummern, die man überhaupt nicht mehr braucht.

Ich bitte Sie einfach zu überlegen, ob es nicht richtig ist, dass der Stimmbürger direkt über den Weg des Gesetzesreferendums etwas zu sagen hat. Ich bitte Sie zu überlegen, ob es nicht richtig wäre, dass wir zu Höchstgeschwindigkeitsvorschriften direkt etwas zu sagen haben. Das wäre notwendig. Dampfkessel, die keine Ventile haben, laufen Gefahr, hie und da zu explodieren. Das möchte ich verhindern. Deswegen bitte ich Sie, meinem Vorschlag zuzustimmen.

Stappung, Berichterstatter: Nachdem die beiden Kommissionssprecher der Verkehrskommission entschuldigt abwesend sind, muss doch jemand hier die Mehrheit vertreten.

Herr Kollega Fäh will die Höchstgeschwindigkeit für Motorfahrzeuge im Strassenverkehr im Gesetz festlegen. Diese Bestrebungen sind nicht neu. Ziemlich genau vor fünf Jahren lehnte dieser Rat eine praktisch gleichlautende Motion im Verhältnis von zwei zu eins ab.

Auch der Ständerat lehnte 1984 eine Motion mit gleicher Zielsetzung, wie sie Herr Fäh im Auge hat, ab.

Heute hat der Bundesrat die Kompetenz, die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge zu begrenzen.

Anlässlich der Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes im Jahre 1975 wurde die Frage der gesetzlichen Regelung oder Kompetenzdelegation an den Bundesrat in unseren Räten ebenfalls sehr eingehend diskutiert. Die damals angestellten Überlegungen haben nach wie vor Gültigkeit. Die heutige Regelung hat sich bewährt und ist zweckmässig.

Bei der Festsetzung von Geschwindigkeitslimiten kann nicht auf die heute leider immer noch in Verkaufs- und Marktwerbung angepriesenen Höchstgeschwindigkeiten abgestellt werden. Die Beschränkung muss mit grosser politischer Verantwortung gegenüber Mensch, Tier und Umwelt behandelt und festgelegt werden. Aber auch der Energieverbrauch spielt dabei eine sehr massgebliche Rolle.

Der Schutz des Individuums und der Umwelt ist für uns wichtiger als die Freiheit, auf der Strasse «Tempo zu bolzen». Wir wissen aus Erfahrung, dass Diskussionen über Tempolimiten von gewissen Kreisen – teilweise wider besseres Wissen – immer sehr emotionell geführt werden.

Wenn ich so sehe, wer sich alles als Befürworter um die Initiative Fäh scharf, befürchte ich, dass man auf diesem Weg die Tempolimiten heraufsetzen will.

Vor der Revision des Strassenverkehrsgesetzes 1975 war eine Geschwindigkeit von 60 km/h innerorts im Gesetz festgelegt. Nachdem die erste Euphorie für das Auto damals bereits verklungen war, erachteten Bundesrat und Parlament eine gewisse Flexibilität in der Frage der Tempolimiten als angezeigt. Damals kam es aus wohlüberlegten Gründen zur heute noch geltenden Kompetenzdelegation.

Im übrigen hat der Bundesrat nicht einfach Geschwindigkeiten beschränkt. Auf Autobahnen z. B. wurden Versuche auch mit höheren Geschwindigkeiten, als sie heute zulässig sind, durchgeführt.

Die zurzeit geltende Regelung hat sich bewährt und sollte ohne Not nicht geändert werden.

Namens der SP-Fraktion bitte ich Sie – wie die Mehrheit der Verkehrskommission –, die Initiative Fäh abzulehnen.

Persönliche Erklärung – Déclaration personnelle

Fäh: Auch wenn man Argumente zehnmal wiederholt, werden sie nicht wahrer.

Ich wehre mich aber gegen die Unterstellung, ich hätte die Absicht, die Limiten zu erhöhen. Diese Absicht habe ich nicht.

Ich sage noch einmal: Mir geht es nur darum, die Kompetenz von der Verordnungs- auf die Gesetzesebene zu verschieben. Auf Gesetzesebene entscheiden Sie und damit auch die Sozialdemokraten. Sie haben es dann in der Hand zu entscheiden, was geschieht – und nicht ich und auch nicht eventuelle Tempo-Erhöher oder Tempo-Verminderer.

Ich bitte Sie also nochmals, meinem Vorstoss zuzustimmen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit (keine Folge geben)	45 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit (Folge geben)	45 Stimmen

*Mit Stichentscheid des Präsidenten
wird der Antrag der Mehrheit angenommen
Avec la voix prépondérante du président
la proposition de la majorité est adoptée*

90.224

Parlamentarische Initiative (Grüne Fraktion) Solidaritätspromille aus 2. Säule Initiative parlementaire (Groupe écologiste) Fonds de solidarité financé par le deuxième pilier

Kategorie IV, Art. 68 GRN – Catégorie IV, art. 68 RCN

Wortlaut der Initiative vom 16. Oktober 1990

Gestützt auf Artikel 21bis des Geschäftsverkehrsgesetzes unterbreitet die grüne Fraktion folgende parlamentarische Initiative im Sinn einer allgemeinen Anregung:

Das Gesetz über die berufliche Vorsorge (BVG) ist dahingehend zu ändern respektive zu ergänzen, dass aus den Kapitalien der zweiten Säule jährlich ein Solidaritätspromille in einem Fonds geäufnet werden muss, aus dem generelle Einrichtungen der Alters- und Hochbetagtenbetreuung und -pflege ermöglicht werden können.

Parlamentarische Initiative (Fäh) Gesetzliche Bestimmungen über Höchstgeschwindigkeiten

Initiative parlementaire (Fäh) Limitations de vitesse. Compétence législative

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1991
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	89.250
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.03.1991 - 15:00
Date	
Data	
Seite	720-722
Page	
Pagina	
Ref. No	20 019 743

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.