

91.417

**Parlamentarische Initiative
(Scherrer Jürg)
Tempolimiten auf Gesetzesstufe
Initiative parlementaire
(Scherrer Jürg)
Limitations de vitesse. Révision
de la loi sur la circulation routière**

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

Wortlaut der Initiative vom 19. Juni 1991

Gestützt auf Artikel 21 bis des Geschäftsverkehrsgesetzes wird mit der folgenden parlamentarischen Initiative in der Form des ausgearbeiteten Entwurfs die folgende Gesetzesänderung verlangt:

Bundesgesetz über den Strassenverkehr, Aenderung von Artikel 32:

Abs. 1

Unverändert

Abs. 2

Die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge wird auf allen Strassen beschränkt.

Abs. 3

a. Auf richtungsgetretenen Autobahnen beträgt die Höchstgeschwindigkeit 130 km/h.

Die Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht beträgt 80 km/h.

Die Höchstgeschwindigkeit für Gesellschaftswagen beträgt 100 km/h.

Die Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge mit Anhänger beträgt 80 km/h.

b. Auf den übrigen Strassen ausserhalb geschlossener Ortschaften beträgt die Höchstgeschwindigkeit 100 km/h.

Für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht sowie für Fahrzeuge mit Anhänger beträgt die Höchstgeschwindigkeit 80 km/h.

c. In geschlossenen Ortschaften beträgt die Höchstgeschwindigkeit 50 km/h.

Abs. 4

Auf besonders gefährlichen Strecken kann die Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden, wenn die Gefahr nicht anderweitig beseitigt werden kann. Auf leistungsfähigen Strassen kann die Geschwindigkeit heraufgesetzt werden, wenn es der Verflüssigung des Verkehrs dient.

Abs. 5 (neu)

Massnahmen nach Absatz 4 bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Bewilligung des EJPD.

Texte de l'initiative du 19 juin 1991

Se fondant sur l'article 21 bis de la loi sur les rapports entre les conseils, l'initiative parlementaire suivante, présentée sous la forme d'un projet rédigé de toutes pièces, demande la révision de la loi sur la circulation routière.

Modification de l'article 32:

Al. 1

Inchangé

Al. 2

La vitesse des véhicules automobiles est limitée sur toutes les routes.

Al. 3

a. Sur les autoroutes à sens de circulation séparés, la vitesse maximale autorisée est de 130 km/h.

Pour les véhicules d'un poids total de plus de 3,5 tonnes, la vitesse maximale autorisée est de 80 km/h.

Pour les autocars, la vitesse maximale autorisée est de 100 km/h.

Pour les véhicules tirant une remorque, la vitesse maximale autorisée est de 80 km/h.

b. Sur les autres routes, la vitesse maximale autorisée hors des localités est de 100 km/h.

Pour les véhicules d'un poids total de plus de 3,5 tonnes et pour les véhicules tirant une remorque, la vitesse maximale autorisée est de 80 km/h.

c. Dans les localités, la vitesse maximale autorisée est de 50 km/h.

Al. 4

Sur les tronçons particulièrement dangereux, la vitesse maximale autorisée peut être réduite si le danger ne peut être écarté par d'autres moyens. Sur les routes qui s'y prêtent, la vitesse maximale autorisée peut être relevée si la circulation s'en trouve facilitée.

Al. 5 (nouveau)

Les mesures visées au 4e alinéa doivent être autorisées par le DFJP pour entrer en force.

Herr **Wanner** unterbreitet im Namen der Kommission den folgenden schriftlichen Bericht:

Begründung des Initianten

Seit der Einführung von Tempo 80/120 hat sich die Verkehrsdisziplin auf den Strassen merklich verschlechtert. Die Aggressivität nimmt laufend zu. Viele Verkehrsteilnehmer erachten diese Tempolimiten als zu tief angesetzt und missachten sie. Die Uebertretungsquote hat denn auch massiv zugenommen. Die Polizeiorgane sind nicht in der Lage, Tempo 80/120 durchzusetzen.

Demgegenüber wurden die Geschwindigkeitslimiten von 100 und 130 km/h vom grössten Teil der Verkehrsteilnehmer respektiert. Die Uebertretungsquote war relativ gering und das Verkehrsklima im allgemeinen gut.

Vor der Abstimmung zur Tempo-Initiative im Jahre 1989 versicherte der Bundesrat, an den Tempolimiten 80/120 festzuhalten. Dieses Versprechen hat viele Stimmbürger bewegt, zur Initiative ein Nein in die Urne zu legen. Bereits eineinhalb Jahre später verfügte der Bundesrat Tempo 70/100 auf Autobahnen. Wir müssen also feststellen, dass er wortbrüchig geworden ist. Die Frage der Tempolimiten ist deshalb der Kompetenz des Bundesrates zu entziehen und dem Parlament zu übertragen. Per Ende 1990 bestanden bereits 80 Prozent des schweizerischen Personenwagenbestandes aus Katalysator- (50 Prozent) oder abgasentgifteten Fahrzeugen nach AGV 82 (30 Prozent). Zusammen mit der obligatorischen jährlichen Abgaswartung hat der motorisierte Konsument damit einen enormen Beitrag an die Luftreinhaltung geleistet.

Bei Katalysator-Fahrzeugen ist zwischen 130, 120 bzw. 100 km/h praktisch kein Unterschied im Abgasverhalten festzustellen.

Die Verkehrssicherheit kann nicht mit generellen Tempolimiten gehoben werden. Ein Indiz dafür sind die im Jahre 1990 erneut gestiegenen Unfallzahlen, obwohl nach wie vor Tempo 80/120 Gültigkeit hatte. Die Sicherheit im Strassenverkehr ist, wenn überhaupt mit Tempolimiten, nur mit deren individuellen Anpassung an Gefahrstellen zu heben. Dies ist im Initiativtext denn ausdrücklich vorgesehen.

Stand der Arbeiten der eidgenössischen Räte und der Verwaltung

Die Problematik der Tempolimiten und der gesetzgeberischen Kompetenz in diesem Bereich war im Laufe der letzten zehn Jahre Gegenstand zahlreicher Vorstösse im Parlament.

Am 4. Oktober 1984 reichten Nationalrat Oehler und Ständerat Masoni je eine gleichlautende Motion ein. Die Motionen verlangten eine Revision des Artikels 32 des Strassenverkehrsgesetzes, mit dem Zweck, die Höchstgeschwindigkeiten auf den Strassen in diesem Gesetz festzulegen.

Am 28. Oktober 1984 lehnte der Ständerat die Ueberweisung der Motion Masoni mit 21 zu 14 Stimmen ab. Der Nationalrat seinerseits sprach sich am 5. Juni 1986 mit 45 zu 25 Stimmen ebenfalls gegen die Ueberweisung der Motion Oehler aus.

Am 26. November 1989 verwarf eine Mehrheit des Volkes und der Stände die Volksinitiative «pro Tempo 130/100» und kam damit der Empfehlung von Bundesrat und Parlament nach, die folgende Auffassung vertreten hatten: «Höhere Geschwin-

digkeiten bedeuten weniger Verkehrssicherheit und mehr Schadstoffe in der Luft; sie widersprechen auch den Bestrebungen, Energie zu sparen. Es ist zudem wenig sinnvoll, Geschwindigkeitslimiten in der Verfassung festzulegen. Eine Anpassung an veränderte Gegebenheiten würde dadurch erschwert.»

Am 14. Dezember 1989 reichte Nationalrat Fäh eine parlamentarische Initiative in der Form der allgemeinen Anregung ein. Die Initiative verlangte, dass allgemeine Höchstgeschwindigkeiten auf den Strassen auf Gesetzesebene festzusetzen sind. Am 21. März 1991 entschied der Nationalrat bei einem Stimmenverhältnis von 45 zu 45 mit Stichtenscheid des Präsidenten, der parlamentarischen Initiative Fäh keine Folge zu geben. Am 21. Juni 1991 reichte Nationalrat Frey Walter eine gleichlautende parlamentarische Initiative wie Nationalrat Fäh ein. Im Rahmen der Neuverteilung der Aufgaben zwischen Bund und Kantonen, welcher das Parlament am 22. März 1991 zustimmte, wurde Artikel 32 SVG geändert: Dieser Artikel überträgt nun den Kantonen die Kompetenz, die Geschwindigkeit auf Nationalstrassenabschnitten hinab- oder hinaufzusetzen; für eine solche Massnahme braucht es die Bewilligung des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements. Bisher wurden die Höchstgeschwindigkeiten auf Nationalstrassen vom Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement festgesetzt.

Erwägungen der Kommission

Nach Auffassung der Kommission bezweckt die parlamentarische Initiative in erster Linie, die Kompetenz des Bundesrates zur Festsetzung der Tempolimiten auf das Parlament zu verschieben. Die Kommission bedauert, dass diese Frage erneut vor das Parlament gebracht werden soll, obwohl sich der Nationalrat vor weniger als einem halben Jahr, am 21. März 1991, (mit einem zugegebenermassen knappen Resultat) weigerte, der parlamentarischen Initiative Fäh Folge zu geben.

Die Argumente über die Zweckmässigkeit einer solchen Revision, die immer wieder vorgebracht worden sind, haben bis heute nichts an Bedeutung verloren. Die Kommission gibt indessen zu, dass die vom Bundesrat im Sommer 1991 provisorisch erlassenen Massnahmen im Bereich der Tempolimiten zumindest beanstandet worden und auf ein gewisses Unverständnis bei der Bevölkerung gestossen sind.

Dies rechtfertigt jedoch keine Aenderung der heutigen Gesetzgebung, wie sie mit der parlamentarischen Initiative Scherrer Jürg angestrebt wird. Die Kompetenz, die Geschwindigkeiten auf Autobahnen und übrigen Strassen festzusetzen, ist technisch begründet, woran festzuhalten ist. Denn die Geschwindigkeit hat einen wesentlichen Einfluss auf den Schutz der Umwelt, den Treibstoffverbrauch und die Verkehrssicherheit. Auch ist es wünschenswert, dass der Bundesrat den nötigen Handlungsspielraum beibehält, um in diesen verschiedenen Bereichen ohne Verzögerung tätig werden zu können. Eine Kompetenzverschiebung auf das Parlament würde zweifellos zu einer Verpolitisierung der Frage führen, und jede Aenderung müsste, mit dem bekannten Aufwand, über eine Gesetzesrevision erfolgen.

Die Annahme der parlamentarischen Initiative Scherrer Jürg hätte die Wiedereinführung der Höchstgeschwindigkeiten 130/100 km/h auf Autobahnen/übrigen Strassen ausserhalb geschlossener Ortschaften zur Folge. Die geltende Regelung hat sich indessen bewährt, und ihre positiven Auswirkungen auf die Sicherheit im Strassenverkehr und die Umwelt sind heute nicht mehr bestritten. Andererseits würde das Problem des Verkehrsflusses, auch wenn man im Sinne der Initiative handelte, nicht gelöst.

M. Wanner présente au nom de la commission le rapport écrit suivant:

Développement de l'auteur de l'initiative

Depuis l'instauration des limites de vitesse de 80 et 120 km/h, la discipline sur les routes s'est sensiblement dégradée. L'agressivité des conducteurs augmente. De nombreux automobilistes considèrent ces limites comme trop basses et ne les respectent donc pas, ce qui provoque une hausse massive

des infractions. La police n'est pas en mesure de faire respecter les limites de 80 et de 120 km/h.

En revanche, la plupart des automobilistes s'en tenaient aux limites de vitesse de 100 et de 130 km/h; autrement dit, il y avait assez peu d'infractions et les conducteurs, en règle générale, restaient courtois.

Le Conseil fédéral avait affirmé avant la votation de 1989 sur l'initiative concernant les limitations de vitesse que les limites 80/120 seraient maintenues. Cette promesse avait incité de nombreux citoyens à rejeter l'initiative. Une année et demie plus tard, le Conseil fédéral fixait à 70/100 la vitesse maximale autorisée sur les autoroutes. Nous constatons qu'il n'a pas tenu parole. Il faut donc lui retirer la compétence de fixer les vitesses maximales pour l'attribuer au Parlement.

A la fin 1990, déjà 80 pour cent du parc automobile suisse comprenait des véhicules qui étaient équipés de catalyseurs (50 pour cent) ou qui répondaient aux exigences de l'ordonnance de 1982 sur les gaz d'échappement (30 pour cent). Avec et y compris le contrôle annuel des gaz d'échappement le consommateur motorisé a apporté une contribution énorme au titre de mesures anti-pollution atmosphérique.

Qu'il roule à 100, 120 ou 130 km/h, un véhicule équipé d'un catalyseur émet pratiquement autant de gaz d'échappement. Ce n'est pas en abaissant systématiquement les vitesses maximales que l'on améliorera la sécurité routière (en effet, on a pu constater une recrudescence des accidents de la route en 1990, et ce bien que les vitesses maximales soient restées les mêmes, soit 80 et 120 km/h); si tant est que cela soit possible par ce moyen, ce ne peut être qu'en limitant la vitesse cas par cas, aux endroits dangereux, ce que prévoit expressément le texte de l'initiative.

Etat des travaux de l'Assemblée fédérale et de l'administration

La problématique des limitations de vitesse et de la compétence législative y relative, a fait l'objet de très nombreuses interventions au Parlement au cours de ces dix dernières années.

Le 4 octobre 1984 M. le conseiller national Oehler et M. le conseiller aux Etats Masoni déposaient, chacun, une motion identique, demandant une révision de l'article 32 de la loi sur la circulation routière afin d'y fixer les limitations de vitesse sur les routes.

Le 28 octobre 1984 le Conseil des Etats par 21 voix contre 14 refusait de transmettre la motion Masoni. Le 5 juin 1986, par 45 voix contre 25 le Conseil national en faisait de même pour la motion Oehler.

Le 26 novembre 1989, une majorité du peuple et des cantons rejetait l'initiative populaire «pro vitesse 130/100» suivant ainsi la recommandation du Conseil fédéral et du Parlement, lesquels estimaient que «des vitesses plus élevées nuisent à la sécurité du trafic, augmentent la pollution de l'air et sont contraires aux efforts d'économies d'énergie. Il est en outre peu judicieux d'inscrire les limites de vitesse dans la constitution, car il serait plus difficile de les adapter à des situations nouvelles».

Le 14 décembre 1989, M. le conseiller national Fäh déposait une initiative parlementaire, rédigée en terme généraux, qui demandait que les limitations générales de vitesse sur les routes soient réglées par les lois.

Le 21 mars 1991, par 45 voix contre 45, avec la voix prépondérante du Président, le Conseil national refusait de donner suite à l'initiative parlementaire Fäh.

Dans le cadre de la nouvelle répartition des tâches entre la Confédération et les cantons acceptée par le Parlement le 22 mars 1991, l'article 32 de la loi sur la circulation routière a été modifié. Il donne également la compétence aux cantons, d'élever ou d'abaisser la vitesse sur des tronçons de routes nationales. Une telle mesure est subordonnée à une autorisation du Département fédéral de justice et police. Jusqu'alors, les vitesses maximales sur les routes nationales étaient fixées par le Département de justice et police.

Considérations de la commission

La commission estime que l'initiative vise avant tout à transférer la compétence de légiférer, en matière de limitations de vi-

tesse, du Conseil fédéral au Parlement. Malgré le refus du Conseil national, du 21 mars 1991 (acquis de juste ce il est vrai), de donner suite à l'initiative parlementaire Fäh, la commission regrette que moins de six mois plus tard, cette question soit à nouveau amenée devant le Parlement.

En effet les considérations émises à maintes reprises, quant à l'opportunité d'une telle révision, gardent aujourd'hui encore toute leur valeur. La commission reconnaît cependant, que les mesures temporaires de limitation de vitesse sur les autoroutes, prises par le Conseil fédéral durant l'été 1991, ont eu des effets pour le moins contestés, tout en provoquant une certaine incompréhension au sein de la population.

Ceci ne justifie pas une révision de la législation actuelle, telle qu'elle est prévue par l'initiative Scherrer Jürg.

La compétence de fixer les vitesses sur les autoroutes et les autres routes est d'ordre technique et elle doit le rester. Car la limitation de vitesse a une influence considérable sur la protection de l'environnement, la consommation de carburants et la sécurité.

Aussi il est souhaitable que le Conseil fédéral puisse garder la liberté d'action nécessaire qui lui permette d'agir sans retard dans ces différents domaines. Transférer cette compétence au Parlement politiserait inmanquablement la question et toute modification passerait par une révision de la loi, avec toutes les lourdeurs que l'on connaît.

L'acceptation de l'initiative parlementaire Scherrer Jürg aurait également pour conséquence de réintroduire les vitesses maximales de 100/130 km/h sur les autoroutes et les autres routes, à l'extérieur des localités.

La réglementation actuelle a fait ses preuves et son incidence positive sur la sécurité routière et l'environnement n'est aujourd'hui plus contestée. D'autre part ce n'est pas en agissant de la sorte que l'on améliorera la fluidité du trafic.

Antrag der Kommission

Mehrheit

Der Initiative keine Folge geben

Minderheit

(Giezendanner)

Der Initiative Folge geben

Proposition de la commission

Majorité

Ne pas donner suite à l'initiative

Minorité

(Giezendanner)

Donner suite à l'initiative

Scherrer Jürg: Tempo 80/120 wurde vom Bundesrat wegen des angeblichen Waldsterbens verfügt. Das Waldsterben ist «aufgehoben», es hat nie stattgefunden; also müsste logischerweise auch Tempo 80/120 aufgehoben werden.

Aber wie es eben so ist: Man hat einmal eine Verfügung erlassen, man kann nicht zugeben, dass man einen Fehler gemacht hat, und dann sucht man nach anderen Begründungen. Es ist dann einfach die Sicherheit, die den Bundesrat angeblich dazu veranlasst, an Tempo 80/120 festzuhalten. Aber auch das Sicherheitsargument sticht nicht, denn andere europäische Länder – also vergleichbare Länder, besonders Deutschland – haben eine gleiche oder sogar eine bessere Entwicklung der Unfallzahlen als die Schweiz, ohne dass dort dauernd an den Tempolimiten herumlaboriert wird.

Das Argument der Luftqualität, die durch Tempo 80/120 verbessert würde, sticht ohnehin nicht mehr, denn mit immer mehr Katalysator-Fahrzeugen gibt es in bezug auf die Emission keine Unterschiede mehr zwischen Tempo 80/120 und 100/130. Zudem ist festzustellen, dass der Verkehr durch die zu tiefen Tempolimiten heute gebremst wird. Die Kolonnen nehmen zu, der Verkehr verdichtet sich, die Fahrweise wird unruhiger und nervöser. Resultat: Treibstoffverbrauch und Luftbelastung steigen; das ist nachweisbar.

Der Bundesrat sagt zwar, das Volk habe Tempo 80/120 zugestimmt. Das stimmt eben nicht. Ich bitte den Bundesrat, jetzt endlich einmal bei der Wahrheit zu bleiben. Das Volk hat nicht Tempo 80/120 zugestimmt, sondern es hat Tempo 100/130 in

der Verfassung abgelehnt! Es waren aber immerhin 38 Prozent der Stimmbürger, die zu Tempo 100/130 ja gesagt haben – diese wurden dann natürlich zu Verlierern deklariert, während bei der am gleichen Tag stattfindenden Abstimmung die Armegegner faktisch zu Siegern umfunktioniert wurden; aber diese Bemerkung nur am Rand.

Meine parlamentarische Initiative will die Tempolimiten, wie sie vor dem angeblichen Waldsterben gegolten haben, auf Gesetzesstufe festlegen, d. h. innerorts Tempo 50, ausserorts eine generelle Höchstgeschwindigkeit von Tempo 100 und auf den Autobahnen Tempo 130. Die einzelnen Kantone oder Gemeinden sollen die Möglichkeit haben, von diesen Tempolimiten abzuweichen, wenn es sich im Interesse des Verkehrsflusses oder der Verkehrssicherheit als nötig erweist.

Solange der Bundesrat dauernd irgendwelchen Interessengruppen nachgibt – indem er einmal die Tempolimiten herabsetzt, dann die Herabsetzung wieder aufhebt –, beweist er, dass er mit der ihm übertragenen Kompetenz nicht umzugehen weiss. Also muss das Parlament, das die Oberaufsicht über die bundesrätlichen Aktivitäten hat, jetzt beschliessen, diese Tempolimiten auf Gesetzesstufe festzulegen. Ein Notrecht aufgrund einer Energieknappheit wird immer möglich sein; das ist bereits gesetzlich vorgesehen. Der Bundesrat kann also in Zeiten einer akuten Energieverknappung aus Energiespargründen die Tempolimiten herabsetzen, genau gleich, wie er im Extremfall sogar den Privatverkehr verbieten könnte.

Wenn bei den Tempolimiten eine Eurolex kommt – daran zweifle ich natürlich; wir haben ja, Gott sei Dank, noch Deutschland –, dann ist es ohne weiteres möglich, diese Tempolimiten der Europaregelung anzupassen. Dafür hat auch dieses Parlament noch genug Zeit.

Ich verzichte auf die Wiedergabe meiner Begründung, die ich bereits schriftlich in der Initiative formuliert habe, und ich bitte Sie: Stehen Sie zu Ihrer politischen Meinung, vor allem die bürgerlichen Fraktionen, die am Anfang auch immer gesagt haben, wenn sich die Tempolimiten nicht mehr rechtfertigen liessen, seien sie aufzuheben bzw. wieder auf den alten Stand festzusetzen. Ich erinnere daran: Das Waldsterben hat nicht stattgefunden! Die Rechtfertigung, dieser Initiative zuzustimmen, ist gegeben.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit

101 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit

19 Stimmen

91.422

Parlamentarische Initiative (Frey Walter) Gesetzliche Bestimmungen über Höchstgeschwindigkeiten Initiative parlementaire (Frey Walter) Limitations de vitesse. Compétence législative

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

Wortlaut der Initiative vom 21. Juni 1991

Allgemeine Höchstgeschwindigkeiten auf den Strassen sind auf Gesetzesebene festzusetzen.

Texte de l'initiative du 21 juin 1991

Les limitations générales de vitesse sur les routes suisses sont fixées dans la législation.

Parlamentarische Initiative (Scherrer Jürg) Tempolimiten auf Gesetzesstufe

Initiative parlementaire (Scherrer Jürg) Limitations de vitesse. Révision de la loi sur la circulation routière

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	12
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	91.417
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.03.1992 - 08:00
Date	
Data	
Seite	612-614
Page	
Pagina	
Ref. No	20 021 044

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.