

tesse, du Conseil fédéral au Parlement. Malgré le refus du Conseil national, du 21 mars 1991 (acquis de justeesse 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.

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

Begründung des Initianten

Ziel meiner Initiative ist, mit einer Kompetenzverschiebung von Bundesrat auf Parlament, von Verordnungsebene auf Gesetzesstufe, den Stimmberechtigten Mitentscheidungsrechte einzuräumen, ohne dass sie deswegen den Umweg über die Verfassungsinitiative beschreiten müssen.

Die Tatsache, dass die Volksinitiative – trotz der Mängel, die ihr anhafteten – spielend zustande kam, zeigt, dass viele Stimmberechtigte mitentscheiden können möchten.

Der Bundesrat sperrte sich bisher gegen eine Kompetenzverschiebung mit dem Argument, er könne dann wenig flexibel handeln. Seine Argumente sind 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. (NB: Die Temporeduktion 1973 erfolgte gestützt auf diese Kompetenz.)

– Flexibilität aus allen anderen 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, vielen andern Fällen (z. B. Lastwagenbreite) hingegen nicht. Mit meinem Vorstoss – und das sei mit aller Deutlichkeit gesagt – habe ich nicht die Absicht, Tempo 130/100 etwa durch die Hintertüre einführen zu wollen. Ich will eine Kompetenzverlagerung. Gestützt darauf sollen das Parlament und – gemäss den Regeln der direkten Demokratie – das Volk entscheiden.

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 Geschwindigkeiten 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 Stichentscheid des Präsidenten, der parlamentarischen Initiative Fäh keine Folge zu geben.

Am 19. Juni 1991 reichte Nationalrat Scherrer Jürg eine parlamentarische Initiative in der Form des ausgearbeiteten Entwurfs ein, die eine Revision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) vom 19. Dezember 1958 (SR 741.01) verlangt.

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 Frey Walter 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.

Aus all diesen Gründen beantragt die Kommission mit 15 zu 9 Stimmen, der parlamentarischen Initiative keine Folge zu geben.

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

Développement par écrit de l'auteur de l'initiative

En transférant certaines attributions gouvernementales au Parlement et en prévoyant l'édiction de lois et non d'ordonnances, mon initiative a pour objet d'assurer des droits de participation aux citoyens sans que ceux-ci soient obligés de recourir pour cela à l'initiative constitutionnelle.

Le fait qu'en dépit de ses carences, l'initiative populaire ait facilement abouti, montre que de nombreux citoyens voudraient pouvoir participer à la prise de décision.

Le Conseil fédéral s'est jusqu'à présent opposé à un transfert de compétence en prétendant qu'une telle mesure l'empêcherait d'agir avec la souplesse requise. Or ses arguments ne sauraient résister à un examen sérieux; en effet:

– Il est possible de s'assurer une marge de manoeuvre suffisante en invoquant la rareté des ressources disponibles, même si on doit réglementer les vitesses maximales par la loi. Les articles 23 et 28 de la loi sur l'approvisionnement du pays donnent au Conseil fédéral la compétence de prendre des dispositions en vue de réduire la consommation en cas de pénurie grave. (NB: La limitation de vitesse datant de 1973 avait été ordonnée en vertu de cette compétence);

– Il n'est pas nécessaire d'attribuer une compétence particulière au gouvernement pour assurer la souplesse requise pour toutes sortes d'autres raisons (CE, protection de l'environnement). Le Parlement est capable d'agir dans les mêmes délais que le Conseil fédéral, qui a mis toute une année pour se prononcer sur la limitation de vitesse. De plus, on ne comprend pas pourquoi il faut prendre des mesures très rapides lorsqu'il s'agit de fixer des vitesses maximums, alors que cela n'est pas nécessaire dans de nombreux autres cas (par exemple lorsqu'il s'agit de fixer la largeur maximale des camions).

Je ne désire pas réintroduire les vitesses de 130 et de 100 km/h par le biais de mon initiative – il faut que cela soit dit avec toute la clarté nécessaire. Ce que je veux, c'est un transfert de compétence. Une nouvelle répartition des attributions doit réserver la décision au Parlement – et en vertu de la démocratie directe, au peuple.

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 10 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 termes 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.

Le 19 juin 1991, M. le Conseiller national Scherrer Jürg déposait une initiative parlementaire, sous la forme d'un projet rédigé, qui demande une révision de l'article 32 de la loi sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (RS 741.01).

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. Jusque-là, 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 vitesse, du Conseil fédéral au Parlement. Malgré le refus du Conseil national, du 21 mars 1991 (acquis de justesse il est vrai), de donner suite à l'initiative parlementaire Fäh, la commission regrette que moins de 6 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 limitations 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 Frey Walter.

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 immanquablement la question et toute modification passerait par une révision de la loi, avec toutes les lourdeurs que l'on connaît.

Pour toutes ces raisons, la commission par 15 voix contre 8 propose de ne pas donner suite à l'initiative parlementaire.

Antrag der Kommission

Mehrheit

Der Initiative keine Folge geben

Minderheit

(Binder, Bezzola, Cavadini Adriano, Etique, Fischer-Seengen, Giezendanner, Giger, Poncet, Schmied Walter)

Der Initiative Folge geben

Schriftliche Begründung

Einer gleichlautenden parlamentarischen Initiative Fäh wurde im März 1991 bei Stimmgleichheit 45 zu 45 mit Stichtenscheid des Präsidenten keine Folge gegeben. Im Sommer 1991 wurde indessen der kontraproduktive Tempoversuch 70/100 zur Reduktion des Sommersmogs durchgeführt. Abgesehen davon, dass mit diesem Versuch keine neuen Erkenntnisse gewonnen werden konnten, hat der Bundesrat eindeutig sein im Anschluss an die Abstimmung über die Tempo-Initiative im Jahr 1989 abgegebenes Versprechen gebrochen, an den Tempolimiten 80/120 nicht mehr zu rütteln. Die Situation seit der – äusserst knappen und nicht repräsentativen – Ablehnung der parlamentarischen Initiative Fäh hat sich grundlegend geändert, weshalb das erneute Vorbringen dieses Anliegens nicht als Zwängerei aufgefasst werden kann.

Die Anordnungen über Höchstgeschwindigkeiten sind zu einem Politikum erster Ordnung geworden. Dies belegt auch die Tatsache, dass die seinerzeitige Volksinitiative trotz vieler Mängel spielend zustande kam. Auch die politischen Reaktionen und Diskussionen im Zusammenhang mit dem Tempoversuch des vergangenen Sommers zeigen eindeutig, dass die Frage der Geschwindigkeitslimiten einer politischen Entscheidung zugänglich gemacht werden muss. Mit der Kompetenzverschiebung vom Bundesrat zu den eidgenössischen Räten, von der Verordnungsstufe auf die Gesetzesstufe, kann diesem Anliegen Rechnung getragen werden. Mit der Verankerung der Geschwindigkeitslimiten auf Gesetzesstufe wird auch eine vermehrte Rechtssicherheit und Verkehrssicherheit gewährleistet, welche fehlt, wenn diese Limiten alle paar Monate geändert werden und erst noch von Kanton zu Kanton variieren.

Das Argument mangelnder Flexibilität des Bundesrates gegen eine solche Kompetenzverschiebung ist nicht stichhaltig. Im Falle von Ressourcenknappheit gibt das Landesversorgungsgesetz dem Bundesrat die Kompetenz, in wirtschaftlichen Notlagen Vorschriften zur Verbrauchsverminderung zu erlassen, auch wenn die Höchstgeschwindigkeiten im Gesetz geregelt sind. Für Änderungen der Tempolimiten aus anderen Gründen genügt die Flexibilität, welche das Gesetzgebungsverfahren aufweist, durchaus. Eine erhöhte Flexibilität ist – wie erwähnt – vor allem aus Gründen der Rechtssicherheit gar nicht erwünscht.

Festzuhalten bleibt, dass die Kommissionsminderheit ebenso wie der Initiant nicht die Absicht verfolgt, an den heute gültigen Geschwindigkeitslimiten zu rütteln; der Entscheid von Volk und Ständen vom Herbst 1989 wird akzeptiert. Dagegen soll vor allem vermieden werden, dass die Tempolimiten weiterhin zu Experimentierzwecken missbraucht werden.

Proposition de la commission

Majorité

Ne pas donner suite à l'initiative

Minorité

(Binder, Bezzola, Cavadini Adriano, Etique, Fischer-Seengen, Giezendanner, Giger, Poncet, Schmied Walter)

Donner suite à l'initiative

Développement par écrit

En mars 1991, une initiative parlementaire Fäh de contenu inidentique était refusée par 45 voix contre 45, avec la voix pré-

pondérante du président. Sur ces entrefaites, une tentative de limitation des vitesses à 70/100 km/h a été imposée, mais avec des effets négatifs, dans le but de réduire le smog estival. Or, à part le fait que cette tentative n'a pas permis de faire progresser l'état des connaissances en la matière, le Conseil fédéral a sans équivoque rompu sa promesse de ne plus toucher aux limitations de vitesses fixées à 80/120 km/h, promesse consécutive au résultat du vote sur l'initiative «pro vitesse 130/100», en 1989. Depuis le rejet – exceptionnellement serré et non représentatif – de l'initiative parlementaire Fâh, la situation a fondamentalement changé; c'est pourquoi il n'y a pas lieu de considérer la présentation renouvelée de cette requête comme une tracasserie.

Les décisions prises en matière de vitesses maximales sont devenues des objets politiques prioritaires. Ce qui explique qu'à l'époque, l'initiative a aisément abouti, malgré nombre de lacunes. D'ailleurs, les réactions et débats politiques soulevés par les tentatives d'imposer des limitations de vitesses au cours de l'été dernier montrent clairement la nécessité qu'il y a d'ouvrir la voie à une décision politique. Or, grâce au transfert de compétences du Conseil fédéral aux conseils législatifs soit, de l'échelon de l'ordonnance au niveau de la loi, il est possible de tenir compte de cette requête. En outre, ancrer le principe des limitations de vitesses à l'échelon de la loi accroîtra la sécurité juridique et la sécurité du trafic, cette dernière faisant défaut dès lors que ces limites varient d'un mois à l'autre quand ce n'est pas d'un canton à l'autre.

L'argument du manque de souplesse du Conseil fédéral relativement à un tel transfert de compétences n'est pas plausible. En cas de pénurie de ressources, la loi sur l'approvisionnement du pays donne au Conseil fédéral, si la situation devient critique, la compétence d'édicter des prescriptions destinées à réduire le volume de consommation et ce même si les vitesses maximales sont prévues par la loi. S'agissant de modifier les limitations de vitesses pour d'autres motifs, la souplesse de la procédure législative suffit amplement. Davantage de souplesse n'est pas souhaitable – comme on l'a relevé – avant tout pour des raisons de sécurité juridique.

Il reste à rappeler que la minorité de la commission n'a pas les intentions de toucher aux limitations de vitesses en vigueur; la décision du peuple et des cantons, d'automne 1989 est acceptée. En revanche, il faut surtout éviter que l'on continue d'abuser des limites de vitesses à des fins expérimentales.

Frey Walter: Als scharfsinnige Parlamentarierinnen und Parlamentarier haben Sie selbstverständlich Ihre Hausaufgaben gemacht und herausgefunden, dass es sich bei diesen beiden parlamentarischen Initiativen nicht um das gleiche Thema handelt.

Meine parlamentarische Initiative will keine höheren Tempolimiten in der Verfassung verankern, sondern will in der Form einer allgemeinen Anregung die Kompetenz zur Erlassung von Tempolimiten vom Bundesrat – d. h. von der Verordnungsstufe – wegnehmen auf die parlamentarische Stufe – d. h. auf die Gesetzesstufe –, wo sie meiner Meinung nach hingehört. Ich möchte Sie auch daran erinnern, dass schon der frühere Kollege Fâh genau die gleiche Initiative eingereicht hat, weil man gemerkt hat, dass diese Geschwindigkeitslimiten verpolitisiert werden; mit der Referendumsmöglichkeit des Volkes hätte man ganz sicher eine gute Möglichkeit, diese Geschwindigkeiten ein bisschen aus dem Schussfeld der Politik zu nehmen.

Um was es mir geht: um einheitliche Geschwindigkeiten – es können durchaus die heutigen sein – auf dem gesamten Nationalstrassennetz. Ich bin praktisch mit allen Sicherheitsforschern in bezug auf den Strassenverkehr einig, dass unterschiedliche Geschwindigkeiten auf den Nationalstrassen nicht unbedingt der Strassenverkehrssicherheit förderlich sind. Die unglaubliche Geschichte in bezug auf unsere Tempolimiten kennen Sie: 1973 Oelschock. Wir hatten volle Tanks, durften aber, als Versuch, auf den Nationalstrassen noch 100 km/h fahren. Das wurde dann abgebrochen. 1983: Wald-erkrankungen. Dann gab es Initiativen von Herrn Böhi. Diese wurden abgelehnt. Der Bundesrat hat versprochen, dass er an den Geschwindigkeiten nichts mehr ändern werde, hat aber

aus Sicherheitsgründen und nicht mehr aus Luftreinhaltegründen an den Geschwindigkeiten festgehalten. Kaum hat dann die parlamentarische Initiative Fâh – hier mit einer Stimme unterlegen – in dieser Beziehung versagt, hat der Bundesrat letztes Jahr seine Versuche wieder, diesmal mit uneinheitlichen Geschwindigkeiten auf den Nationalstrassen fortgesetzt. In dieser Beziehung könnten wir einen Riegel schieben. Ich bitte Sie, die Minderheit zu unterstützen und der parlamentarischen Initiative Folge zu geben.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit

78 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit

67 Stimmen

90.035

Parlamentarische Immunität von Nationalrätin Jeanprêtre. Aufhebung Immunité parlementaire de la conseillère nationale Jeanprêtre. Levée

Différences – Divergences

Siehe Jahrgang 1991, Seite 1946 – Voir année 1991, page 1946

Beschluss des Ständerates vom 12. Dezember 1991

Décision du Conseil des Etats du 12 décembre 1991

Antrag der Kommission

Die Kommission beantragt, dem Beschluss des Ständerates zuzustimmen (= auf das Gesuch des Untersuchungsrichters des Kantons Waadt einzutreten und die parlamentarische Immunität von Nationalrätin Jeanprêtre nicht aufzuheben).

Proposition de la commission

La commission propose d'adhérer à la décision du Conseil des Etats (= entrer en matière sur la requête du juge d'instruction du canton de Vaud et de ne pas lever l'immunité parlementaire de Mme Jeanprêtre, conseillère nationale).

Scheidegger, Berichterstatter: Ich bin zwar nicht Präsident der Kommission – die aufgehoben wurde –, sondern nur deren Sprecher. Wir konnten keinen französischsprachenden Sprecher mehr bestimmen. Nachdem das letzte Mal der einzige, der in Frage kam, der Sozialdemokratischen Partei angehörte, war es diesmal unmöglich, noch einen Sprecher zu bestimmen. Deshalb muss ich das Geschäft selber kurz vorstellen.

Sie erinnern sich: Wir haben dieses Geschäft am 4. Oktober 1991 hier im Saal behandelt. Der Rat hat mit 75 zu 64 Stimmen beschlossen, der Kommissionsminderheit zuzustimmen, nämlich die Immunität von Frau Jeanprêtre aufzuheben. Der Ständerat hat dann am 12. Dezember 1991 getagt und mit 22 zu 11 Stimmen beschlossen, auf das Gesuch einzutreten, aber die Immunität von Frau Jeanprêtre nicht aufzuheben.

Am 29. Januar 1992 hat Ihre Kommission wieder getagt und diese Frage noch einmal im Differenzbereinigungsverfahren behandelt. Sie beschloss – bei drei Enthaltungen –, auf das Gesuch einzutreten und die Immunität von Frau Jeanprêtre nicht aufzuheben. Es wurde von den Personen, die Enthaltung übten, darauf hingewiesen, dass man sich in Zukunft an die neuen Richtlinien halten wolle. Ich erwähne auch, dass die Ständeratskommission gleichzeitig eine neue Regelung der parlamentarischen Immunität verlangt. Dieses Geschäft wird auch uns noch beschäftigen. Wir werden also die Grundsätze der Immunität – jedenfalls der relativen Immunität – hier behandeln können.

Parlamentarische Initiative (Frey Walter) Gesetzliche Bestimmungen über Höchstgeschwindigkeiten

Initiative parlementaire (Frey Walter) Limitations de vitesse. Compétence législative

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	91.422
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.03.1992 - 08:00
Date	
Data	
Seite	614-617
Page	
Pagina	
Ref. No	20 021 045

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.