

92.3566

**Motion des Nationalrates
(Zisyadis)
Strafgesetzbuch. Ersatzstrafen
Motion du Conseil national
(Zisyadis)
Recours à des peines de substitution**

Wortlaut der Motion vom 19. März 1993

Der Bundesrat wird ersucht, eine Reform des Strafrechts auszuarbeiten, damit die Palette der gegenwärtigen Strafen ausgeweitet werden kann.

Zurzeit zeichnet sich die Schweiz durch einen hohen Anteil an kurzen bedingten Strafen aus. Ersatzstrafen beispielsweise in Form von Tagesbussen, gemeinnützigen Arbeiten oder Fahr- ausweisentzug müssten eingeführt werden.

Texte de la motion du 19 mars 1993

Le Conseil fédéral est invité à élaborer une réforme du droit pénal, afin de permettre un élargissement de la palette actuelle des peines.

La Suisse se distingue actuellement par une proportion élevée de peines courtes sans sursis. Des peines de substitution devraient être établies sous forme de sanctions comme les amendes journalières, les travaux d'utilité publique ou le retrait de permis de conduire.

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

1. Am 18. Dezember 1992 reichte Nationalrat Zisyadis eine Motion ein, welche den Bundesrat ersucht, eine Reform des Strafrechts auszuarbeiten, damit die Palette der gegenwärtigen Strafen ausgeweitet werden kann.
2. Am 19. März 1993 beschloss der Nationalrat diskussionslos, diese Motion zu überweisen, nachdem der Bundesrat sich bereit erklärt hatte, sie entgegenzunehmen.
3. Die Kommission hält fest, dass der Bundesrat bereits früher mit der Ueberprüfung der heute geltenden Strafen und Massnahmen beauftragt wurde.

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

1. Le 18 décembre 1992, M. Zisyadis, conseiller national, a déposé une motion invitant le Conseil fédéral à élaborer une réforme du droit pénal, afin de permettre un élargissement de la palette actuelle des peines.
2. Le 19 mars 1993, le Conseil national a décidé sans discussion de transmettre cette motion après que le Conseil fédéral se fut déclaré disposé à l'accepter.
3. La commission déclare que le Conseil fédéral avait déjà été chargé de l'examen des peines et mesures en vigueur actuellement.

Antrag der Kommission

Die Kommission beantragt, dem Beschluss des Nationalrates zuzustimmen und die Motion zu überweisen.

Proposition de la commission

La commission propose de se rallier à la décision du Conseil national et de transmettre la motion.

Ueberwiesen – Transmis

92.310

**Standesinitiative Thurgau
Tempolimiten auf Gesetzesstufe
Initiative du canton de Thurgovie
Limitation de la vitesse sur la route
selon les cas envisagés par la loi**

Wortlaut der Initiative vom 12. November 1992

Die Bundesversammlung wird eingeladen, Artikel 32 des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr wie folgt zu ändern:

Abs. 1

Unverändert

Abs. 2

Die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge wird auf allen Strassen beschränkt.

Abs. 3

a. Auf richtungsgetretenen Autobahnen beträgt die Höchstgeschwindigkeit 120 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 80 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 ist die Höchstgeschwindigkeit herabzusetzen, wenn die Gefahr nicht anderweitig beseitigt werden kann. Auf leistungsfähigen Strecken ist die Geschwindigkeit heraufzusetzen, wenn die Verhältnisse dies zulassen.

Abs. 5 (neu)

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

Abs. 5 (neu)

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

Texte de l'initiative du 12 novembre 1992

L'Assemblée fédérale est invitée à modifier de la manière suivante l'article 32 de la loi fédérale sur la circulation routière:

Al. 1

Inchangé

Al. 2

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

Al. 3

a. Sur les autoroutes dont les deux sens de circulation sont séparés, la vitesse maximale est de 120 km/h.

La vitesse maximale des véhicules dont le poids total excède 3,5 tonnes est de 80 km/h.

La vitesse maximale des autocars est de 100 km/h.

La vitesse maximale des véhicules tirant une remorque est de 80 km/h.

b. Hors des agglomérations, la vitesse maximale est de 80 km/h. La vitesse maximale des véhicules dont le poids excède 3,5 tonnes ainsi que des véhicules tirant une remorque est de 80 km/h.

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

Al. 4

Sur les routes particulièrement dangereuses, la vitesse maximale doit être abaissée s'il n'y a pas d'autre moyen de réduire le danger. Sur les voies à grande capacité, la vitesse maximale doit être relevée si les conditions le permettent.

Sur les routes particulièrement dangereuses, la vitesse maximale doit être abaissée s'il n'y a pas d'autre moyen de réduire le danger. Sur les voies à grande capacité, la vitesse maximale doit être relevée si les conditions le permettent.

Al. 5 (nouveau)

Les mesures prévues à l'alinéa 4 ne peuvent entrer en vigueur qu'avec l'approbation du DFJP.

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

Der Kanton Thurgau begründet seine Initiative insbesondere damit, dass sowohl der Bundesrat als auch die Kantone nicht mehr über die Kompetenz verfügen sollen, die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten und die möglichen Abweichungen zu bestimmen.

1. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates, welcher dieses Geschäft zur Beratung zugewiesen wurde, prüfte die Standesinitiative am 1. Juli 1993. Sie hält dazu folgendes fest:

2. 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 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 21. Juni 1991 reichte Nationalrat Frey Walter eine gleichlautende parlamentarische Initiative ein, welche am 20. März 1992 vom Nationalrat mit 78 zu 67 Stimmen abgelehnt wurde. Am 20. März 1992 schliesslich lehnte der Nationalrat eine diesbezügliche parlamentarische Initiative von Nationalrat Scherrer Jürg mit 101 zu 19 Stimmen ab.

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 herab- 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.

3. Erwägungen der Kommission
Nach Auffassung der Kommission bezweckt die Standesinitiative Thurgau in erster Linie, die Kompetenz des Bundesrates zur Festsetzung der Tempolimiten auf das Parlament zu verschieben.

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 Standesinitiative Thurgau angestrebt wird. Die Kompetenz, die Geschwindigkeiten auf Autobahnen und übrigen Strassen festzusetzen, ist vor allem 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 diesem Bereich 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 geltende Regelung hat sich indessen bewährt; ihre positiven Auswirkungen auf die Sicherheit im Strassenverkehr und die Umwelt sind heute nicht mehr bestritten.

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

Le canton de Thurgovie vise avant tout, par le dépôt de cette initiative, à ce que la compétence de déterminer les vitesses maximales générales et les dérogations possibles soit retirée au Conseil fédéral ainsi qu'aux cantons.

1. La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats, à laquelle cet objet a été transmis pour examen, s'est penchée sur l'initiative le 1er juillet 1993. Elle formule à ce propos les considérations suivantes:

2. Etat des travaux des Chambres fédérales et de l'administration

La problématique des limitations de vitesse et des compétences législatives en l'espèce a donné lieu à de nombreuses interventions au cours de la dernière décennie.

Le 4 octobre 1984, M. Oehler, conseiller national, et M. Masoni, conseiller aux Etats, ont déposé deux motions identiques demandant une révision de l'article 32 de la loi fédérale sur la circulation routière afin de fixer les vitesses maximales dans le texte de ladite loi.

Le 28 octobre 1984, le Conseil des Etats a rejeté la transmission de la motion Masoni par 21 voix contre 14. Le Conseil national, pour sa part, a refusé, le 5 juin 1986, par 45 voix contre 25, de transmettre la motion Oehler.

Le 14 décembre 1989, M. Fäh, conseiller national, a déposé une initiative parlementaire sous la forme d'une proposition rédigée en termes généraux. Cette initiative demandait que les vitesses maximales sur les routes soient fixées au niveau de la loi.

Le 21 mars 1991, le Conseil national a décidé, par 45 voix contre 45 avec la voix prépondérante du président, de ne pas donner suite à l'initiative parlementaire Fäh. Le 21 juin 1991, M. Frey Walter, conseiller national, a déposé une initiative parlementaire semblable, à laquelle le Conseil national n'a pas donné suite, par 78 voix contre 67, le 20 mars 1992. Enfin, le Conseil national a encore refusé, le 20 mars 1992, par 101 voix contre 19, de donner suite à une initiative parlementaire à ce propos de M. Scherrer Jürg, conseiller national.

L'article 32 LCR a été modifié dans le cadre de la nouvelle répartition des tâches entre la Confédération et les cantons, votée par le Parlement le 22 mars 1991. Cet article accorde à présent aux cantons la compétence d'abaisser ou de relever la vitesse maximale sur les routes nationales, l'adoption d'une telle mesure nécessitant l'autorisation du Département fédéral de justice et police. Auparavant, la détermination des vitesses maximales incombait à ce même département.

3. Considérations de la commission
De l'avis de la commission, l'initiative du canton de Thurgovie vise en premier lieu à transférer la compétence du Conseil fédéral en matière de fixation des vitesses maximales au Parlement.

Les arguments sur le bien-fondé d'une telle révision, sans cesse répétés, n'ont pas perdu de leur poids aujourd'hui. La commission convient néanmoins du fait que les mesures édictées provisoirement par le Conseil fédéral en été 1991 dans le domaine des limitations de vitesse ont été pour le moins contestées et qu'elles se sont heurtées à l'incompréhension de la population.

Une modification de la législation conformément à l'initiative du canton de Thurgovie ne se justifie pas pour autant. La compétence de fixer la vitesse sur les autoroutes ainsi que sur les autres routes repose sur des considérations d'ordre technique auxquelles il convient de se tenir. En effet, la vitesse exerce une influence majeure sur la protection de l'environnement, la consommation de carburant et la sécurité du trafic. Il est par conséquent souhaitable que le Conseil fédéral conserve la marge de manoeuvre nécessaire afin de pouvoir intervenir sans délai dans ce domaine. Un transfert de compé-

tence au Parlement conduirait certainement à une politisation de la question et toute modification devrait s'effectuer par le biais d'une révision de la loi nécessitant une procédure notablement complexe.

La réglementation en vigueur a fait ses preuves dans l'intervalle, et les effets positifs qu'elle exerce sur la sécurité routière ainsi que sur l'environnement ne sont plus controversés à l'heure actuelle.

Antrag der Kommission

Die Kommission beantragt mit 8 zu 0 Stimmen (einstimmig), der Standesinitiative Thurgau keine Folge zu geben.

Proposition de la commission

La commission propose, par 8 voix sans opposition (à l'unanimité), de ne pas donner suite à l'initiative du canton de Thurgovie.

Danioth, Berichterstatter: Es sei für die Erwägungen der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen sowie für den Antrag, der Standesinitiative keine Folge zu geben, auf den schriftlichen Bericht vom 1. Juli dieses Jahres verwiesen. Ergänzend kann hierzu folgendes ausgeführt werden:

Die Ziele der Standesinitiative Thurgau sind aus ihrer Entstehungsgeschichte näher zu erklären. Entstanden ist die Standesinitiative nämlich durch eine im Grossen Rat dieses Ostschweizer Kantons eingereichte Initiative, welche Tempo 130 km/h einführen wollte. In der Folge wurde dann ein Gegenvorschlag ausgearbeitet, der eine relativ knappe Zustimmung des kantonalen Parlamentes fand.

Mit der Initiative soll erstens die Kompetenz zur Festlegung der Geschwindigkeitsbeschränkungen von der Stufe Bundesrat auf die Stufe Parlament, also auf Gesetzesstufe, verschoben werden, wie dies eine Gegenüberstellung mit dem bestehenden Artikel 32 SVG klar aufzeigt.

Zweitens sollen die bisherigen Höchstlimiten von 80/100 km/h und 100/120 km/h im Gesetz festgelegt werden.

Drittens soll die Herab- bzw. die Heraufsetzung dieser Limiten bei besonderen Verhältnissen durch eine zwingende Formulierung verankert werden.

Nachdem sich der schweizerische Souverän am 26. November 1989 im Zusammenhang mit der Volksinitiative «Pro Tempo 130/100» klar gegen höhere Geschwindigkeitslimiten sowie deren Verankerung in der Verfassung ausgesprochen hat, gibt es auch heute keinen Grund, starre Geschwindigkeitslimiten in das Gesetz aufzunehmen. Die Erfahrung zeigt nämlich, dass die zuständigen Behörden, vorab der Bundesrat, situationsgerecht – das heisst an den Bedürfnissen der Verkehrssicherheit und der Umweltaforderungen orientiert – Geschwindigkeitserhöhungen oder Geschwindigkeitsreduktionen vornehmen können müssen. Die gemäss Verordnung bestehende allgemeine Höchstlimite von 120 km/h auf Autobahnen findet demnach auch den Rückhalt im Volk.

Der Ständerat hat anlässlich der Sommersession 1993 zur parlamentarischen Initiative Plattner «Bundeskompetenz für Temporeduktionen auf Autobahnen» Stellung genommen. Er hat diese Initiative ebenfalls abgelehnt, obwohl er an sich dem Anliegen des Initianten positiv gegenüberstand. Er fand aber, dass die Problematik einer vertieften Ueberprüfung bedarf. Bekanntlich war die Kompetenz für punktuelle Reduktionen kurz vorher den Kantonen übertragen worden. Das hätte wieder ein Hin und Her verursacht, und zwar ohne vertiefte Prüfung, und das wollten wir nicht.

Grundsätzlich sind die Kommission und mit ihr auch der Rat der Meinung, dass im Bereich der Autobahnen und der Ausgestaltung der Geschwindigkeit ein Föderalismus fehl am Platz ist. In Anbetracht der angekündigten Revision des Strassenverkehrsgesetzes erschien es indessen zweckmässig, dieses Anliegen in die Gesamtrevision zu verweisen. Abgesehen davon haben beide Räte zu wiederholten Malen bei der Behandlung von Vorstössen zum Ausdruck gebracht, dass die Kompetenz für die Festlegung von Geschwindigkeitslimiten nicht dem Parlament zuzuweisen ist, sondern im Handlungs- und Verantwortungsbereich des Bundesrates bleiben soll.

Aus diesen Gründen beantragt Ihnen die Kommission mit 8 zu 0 Stimmen, der Standesinitiative Thurgau keine Folge zu geben.

Angenommen – Adopté

An den Nationalrat – Au Conseil national

93.038

Kantonsverfassungen (BE, UR, SZ, NW, GL, BL, AR, AI, SG, GE). Gewährleistung Constitutions cantonales (BE, UR, SZ, NW, GL, BL, AR, AI, SG, GE). Garantie

Botschaft und Beschlussentwurf vom 7. April 1993 (BBI II 180)
Message et projet d'arrêté du 7 avril 1993 (FF II 181)

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

Nach Artikel 6 Absatz 1 der Bundesverfassung sind die Kantone verpflichtet, für ihre Verfassungen die Gewährleistung des Bundes einzuholen. Nach Absatz 2 des gleichen Artikels gewährleistet der Bund kantonale Verfassungen, wenn sie weder die Bundesverfassung noch das übrige Bundesrecht verletzen, die Ausübung der politischen Rechte in republikanischen Formen sichern, vom Volk angenommen worden sind und revidiert werden können, sofern die absolute Mehrheit der Bürger es verlangt. Erfüllt eine kantonale Verfassung diese Voraussetzungen, so muss sie gewährleistet werden; erfüllt eine kantonale Verfassungsnorm eine dieser Voraussetzungen nicht, so darf sie nicht gewährleistet werden.

Die vorliegenden Verfassungsänderungen haben zum Gegenstand:

- Kanton Bern:
Variantenabstimmung bei Totalrevision der Verfassung;
 - Kanton Uri:
Organisation des Gerichtswesens;
 - Kanton Schwyz:
Neuordnung des Verhältnisses zwischen Kirche und Staat;
 - Kanton Nidwalden:
interkommunale Zusammenarbeit;
 - Kanton Glarus:
Gemeindeorganisation;
 - Kanton Basel-Landschaft:
Unterhalt von Rheinhäfen;
 - Kanton Appenzell Ausserrhoden:
Erteilung des Bürgerrechts;
 - Kanton Appenzell Innerrhoden:
Unterschriftenzahl für das Finanzreferendum; Frauenstimmrecht und Herabsetzung des Stimmrechtsalters (entgegen dem Druckfehler unter Ziff. 182.1 der Botschaft lautet der neue Text von Art. 30 Abs. 10: «In derselben sowie in den Gerichten ...»); Gerichtsorganisation;
 - Kanton St. Gallen:
Herabsetzung des Stimmrechtsalters;
 - Kanton Genf:
Bürgerrecht.
- Alle Aenderungen entsprechen dem Artikel 6 Absatz 2 der Bundesverfassung; sie sind deshalb zu gewährleisten.

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

En vertu de l'article 6 alinéa premier de la Constitution fédérale, les cantons sont tenus de demander à la Confédération la

Standesinitiative Thurgau Tempolimiten auf Gesetzesstufe

Initiative du canton de Thurgovie Limitation de la vitesse sur la route selon les cas envisagés par la loi

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	06
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	92.310
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	29.09.1993 - 08:00
Date	
Data	
Seite	704-706
Page	
Pagina	
Ref. No	20 023 375

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.