

Art. 3*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté***Art. 3a***Antrag der Kommission**Abs. 1*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 1bis

Streichen

Abs. 2

.... Übertretungen ab, oder übersteigt die Summe mehrerer Bussenbeiträge das Doppelte der Höchstgrenze gemäss Artikel 1 Absatz 2, so wird

Art. 3a*Proposition de la commission**Al. 1*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 1bis

Biffer

Al. 2

.... sont reprochées, ou si la somme de plusieurs amendes d'ordre dépasse le double de la limite maximale selon l'article 1er alinéa 2, la procédure ordinaire

*Angenommen – Adopté***Art. 5–7; 10 Abs. 3; 11 Abs. 2; Ziff. II; III***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 5–7; 10 al. 3; 11 al. 2; ch. II; III*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté**Namentliche Gesamtabstimmung**Vote sur l'ensemble, par appel nominal*

(Ref.: 1253)

Für Annahme des Entwurfes stimmen – Acceptent le projet:

Aguet, Allenspach, Baumann Ruedi, Bäumlin, Béguelin, Berger, Bezzola, Bischof, Bonny, Borel François, Bortoluzzi, Brügger Cyrill, Bühlmann, Bürgi, Caccia, Caspar-Hutter, Cavadini Adriano, Cincera, Columberg, Darbellay, Deiss, Dettling, Dünki, Duvoisin, Engler, Epiney, Eymann Christoph, Fankhauser, Fehr, von Felten, Fischer-Hägglingen, Fischer-Seengen, Fischer-Sursee, Fritschi Oscar, Gadiant, Giger, Gonseth, Grendelmeier, Gross Andreas, Grossenbacher, Gysin, Hämmerle, Hari, Hegetschweiler, Herczog, Hess Otto, Hildbrand, Hollenstein, Hubacher, Iten Joseph, Jäggi Paul, Keller Rudolf, Kühne, Leemann, Leu Josef, Leuenberger Ernst, Maeder, Maurer, Meier Hans, Meier Samuel, Misteli, Ostermann, Rechsteiner, Reimann Maximilian, Ruckstuhl, Ruffy, Rutishauser, Sandoz, Schenk, Schmid Peter, Schmid Samuel, Schmidhalter, Schnider, Schweingruber, Segmüller, Seiler Hanspeter, Seiler Rolf, Sieber, Singeisen, Stalder, Steffen, Steiger Hans, Theubet, Tschopp, Vetterli, Vollmer, Weder Hansjürg, Wick, Wiederkehr, Wittenwiler, Wyss William, Züger, Zwygart (93)

Dagegen stimmen – Rejetent le projet:

Aubry, Borer Roland, Chevallaz, Dreher, Eggly, Friderici Charles, Giezendanner, Graber, Gros Jean-Michel, Jenni Peter, Kern, Mamie, Miesch, Moser, Müller, Narbel, Neuenschwander, Perey, Pidoux, Savary, Scherrer Jürg, Scherrer Werner, Scheurer Rémy, Schmied Walter, Stamm Luzi, Steinemann, Zwahlen (27)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Gobet

(1)

Stimmen nicht – Ne votent pas:

Aregger, Bär, Baumann Stephanie, Baumberger, Binder, Bircher Peter, Blatter, Blocher, Bodenmann, Borradori, Brunner Christiane, Bugnon, Bühler Gerold, Bundi, Camponovo, Carobbio, Comby, Cornaz, Couchepin, Danuser, de Dardel, David, Diener, Dormann, Ducret, Eggenberger, Fasel, Frey Claude, Frey Walter, Früh, Goll, Haering Binder, Hafner Ursula, Heberlein, Hess Peter, Jaeger, Jeanprêtre, Jöri, Keller Anton, Ledergerber, Lepori Bonetti, Leuenberger Moritz, Loeb François, Maitre, Marti Werner, Maspoli, Matthey, Mauch Rolf, Mauch Ursula, Meyer Theo, Mühlemann, Nabholz, Nebiker, Oehler, Philipona, Pini, Poncet, Raggenbass, Robert, Rohrbasser, Ruf, Rychen, Spielmann, Spoerry, Stamm Judith, Steinegger, Steiner Rudolf, Strahm Rudolf, Stucky, Suter, Thür, Tschäppät Alexander, Tschuppert Karl, Wanner, Weyeneth, Zbinden, Ziegler Jean, Zisyadis (78)

Präsident, stimmt nicht – Président, ne vote pas:

Leuba

(1)

*Abschreibung – Classement**Antrag des Bundesrates*

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse gemäss Brief an die eidgenössischen Räte

Proposition du Conseil fédéral

Classer les interventions parlementaires selon lettre aux Chambres fédérales

*Angenommen – Adopté**An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

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**

Beschluss des Ständerates vom 29. September 1993

Décision du Conseil des Etats du 29 septembre 1993

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

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 richtungstrennten 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.

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.

Al. 5 (nouveau)

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

Wanner Christian (R, SO) unterbreitet im Namen der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) 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 Nationalrates, welcher dieses Geschäft zur Beratung zugewiesen wurde, prüfte die Standesinitiative am 18. Oktober 1993.

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. November 1984 lehnte der Ständerat die Überweisung 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 Überweisung 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 Höchstgeschwindig-

keiten auf den Strassen auf Gesetzebene festzusetzen sind. Am 21. März 1991 entschied der Nationalrat bei einem Stimmenverhältnis von 45 zu 45 Stimmen 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 Jürg Scherrer 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.

Erwägungen der Kommission

Nach Auffassung der Kommission bezweckt die Standesinitiative 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 stellt indessen fest, 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 nach Auffassung der Mehrheit der Kommission jedoch keine Änderung der heutigen Gesetzgebung, wie sie mit der Initiative des Kantons 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 Änderung müsste, mit dem bekannten Aufwand, über eine Gesetzesrevision erfolgen. Die geltende Regelung hat sich indessen bewährt, und ihre positiven Auswirkungen auf die Sicherheit im Strassenverkehr und die Umwelt sind heute nicht mehr bestritten.

Eine Kommissionsminderheit vertritt demgegenüber die Meinung, diese Gründe seien nicht ausgewiesen, und Bundesrat und Kantone sollten nicht mehr über die Kompetenz verfügen, die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten bzw. mögliche Abweichungen zu bestimmen.

Wanner Christian (R, SO) présente au nom de la Commission des transports et des télécommunications (CTT) 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 national, à laquelle cet objet a été transmis pour examen, s'est penchée sur l'initiative le 18 octobre 1993.

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 novembre 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 Fäh. Le 21 juin 1991, M. Frey Walter, conseiller national, a déposé une initiative parlementaire semblable, que le Conseil national a rejetée, par un vote de 78 voix contre 67, le 20 mars 1992. Enfin, le Conseil national a encore refusé, le 20 mars 1992, par 101 voix contre 19, 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.

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 constate cependant 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.

Cela ne justifie cependant pas, de l'avis de la majorité de la commission, une modification de la législation conformément à l'initiative du canton de Thurgovie. 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 manœuvre nécessaire afin de pouvoir intervenir sans délai dans ce domaine. Un transfert de compétence 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 notoirement 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.

Une minorité de la commission défend par contre l'opinion que ces mesures ne sont pas incontestables et que le Conseil fédéral et les cantons ne devraient plus disposer de la compétence de définir respectivement les vitesses maximales générales les dérogations possibles.

Antrag der Kommission

Die Kommission beantragt mit 12 zu 9 Stimmen bei 1 Enthaltung:

Mehrheit

Der Initiative keine Folge geben

Minderheit

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

Der Initiative Folge geben

Proposition de la commission

Par 12 voix contre 9 et avec 1 abstention, la commission propose:

Majorité

Ne pas donner suite à l'initiative

Minorité

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

Donner suite à l'initiative

Vollmer Peter (S, BE), Berichterstatter: Das Anliegen dieser Standesinitiative Thurgau wurde in den letzten zehn Jahren – ich habe das nachgeschaut – im Nationalrat mehr als ein Dutzend Male beraten und immer mit ganz klaren Mehrheiten abgelehnt.

Worum geht es bei diesem Anliegen des Kantons Thurgau? Die Standesinitiative möchte, dass die Geschwindigkeitslimiten, die heute in einer Verordnung festgelegt sind, ins Strassenverkehrsgesetz übernommen werden, dass sie dort festgeschrieben werden.

Was heisst das politisch? Das Parlament hätte in Zukunft über allfällige Änderungen dieser Geschwindigkeitslimiten zu beschliessen; damit wäre natürlich auch die Referendumsmöglichkeit gegeben.

Auch Standesinitiativen haben ja einen politischen Hintergrund. Diese Standesinitiative Thurgau ist das Ergebnis eines Gegenvorschlages der Thurgauer Regierung gegen eine Initiative der heutigen Freiheits-Partei, die damals noch Auto-Partei hiess. Diese wollte mit ihrer Initiative im Kanton Thurgau, dass die alten Geschwindigkeitslimiten wieder ins Gesetz aufgenommen werden, also Tempo 130/100 km ausserorts. Sie wollte sich nicht abfinden mit dem, was heute – glaube ich – in der Schweiz längst Allgemeingut geworden ist. Man hat dann einen Gegenvorschlag gemacht. Dass dieser – das muss man sicher auch sagen – im thurgauischen Parlament überhaupt eine Mehrheit gefunden hat, war nicht zuletzt dem Umstand zu verdanken, dass der Bundesrat damals im Zusammenhang mit diesen zeitweiligen Tempooanpassungen einige Aufregung und sehr viele Unsicherheiten bezüglich der Kompetenzzuschöpfung in bezug auf die Höchstgeschwindigkeiten erzeugt hat. Deshalb gab es einen gewissen politischen Unmut, und dieser politische Unmut hat sich dann in dieser Standesinitiative niedergeschlagen.

Man will damit den Spielraum des Bundesrates einengen. Aber Geschwindigkeitslimiten haben nicht nur mit der Sicherheit zu tun, sondern Geschwindigkeitslimiten haben auch etwas mit Lärm zu tun, sie haben auch etwas mit Luft zu tun, sie haben auch etwas mit Umwelt zu tun.

Die Mehrheit der Kommission empfiehlt Ihnen mit 12 zu 9 Stimmen bei 1 Enthaltung Ablehnung dieser Standesinitiative. Es gibt heute keinen Grund, diese in der Verordnung festgeschriebenen Limiten ins Gesetz zu übernehmen. Der Ständerat hat diese Standesinitiative einstimmig abgelehnt.

Ich möchte den Rat daran erinnern, dass er gerade vor zwei Jahren eine absolut gleichlautende parlamentarische Initiative Scherrer Jürg mit 101 zu 19 Stimmen abgelehnt hat. Wir haben in diesem Rat weiss Gott genügend klar unseren Willen zum Ausdruck gebracht.

Die Kommissionsmehrheit bittet Sie deshalb, an dieser Politik festzuhalten. Es gibt keine neuen Argumente. Es gibt keinen Grund, weshalb wir jetzt plötzlich diese Kompetenzverschiebung vornehmen sollten.

Wir bitten Sie deshalb: Lehnen Sie diese Standesinitiative ab, wie das auch der Ständerat gemacht hat, wie das dieser Rat mit gleichlautenden Anträgen aus seiner Mitte mehrfach ebenfalls schon getan hat!

Caccia Fulvio (C, TI), rapporteur: Avec l'initiative du canton de Thurgovie, on propose de fixer dans la loi fédérale sur la circulation routière des limites de vitesse dans les localités, hors des localités et sur les autoroutes. C'est un type de proposition dont les deux Conseils ont déjà eu l'occasion de s'occuper maintes fois ces dernières années.

En 1984 déjà, il y a 11 ans, il y avait eu deux motions de MM. Oehler et Masoni, respectivement au Conseil national et au Conseil des Etats, visant à modifier cet article de la loi. Les deux motions ont été rejetées, soit par le Conseil des Etats soit par le Conseil national.

En un peu plus de trois années, entre décembre 1989 et le 20 mars 1992, le Conseil national a eu l'occasion de s'occuper trois fois de propositions qui allaient dans la même direction. La première fois, c'était à cause d'une initiative parlementaire Fähr, à laquelle le Conseil national n'a pas donné suite en mars 1991. Trois mois après, le Conseil national a également refusé de donner suite à une initiative parlementaire Frey Walter analogue. Le 20 mars 1992, notre Conseil a aussi refusé de donner suite, avec un vote particulièrement clair – 101 voix contre 19 –, à une initiative parlementaire qui allait dans le même sens présentée par M. Scherrer Jürg. Entre temps, on a même approuvé dans les deux Conseils, dans le cadre de la nouvelle répartition des tâches entre la Confédération et les cantons, une délégation aux cantons de la possibilité de modifier les vitesses sur les routes nationales, sous réserve naturellement d'approbation du département.

C'est de nouveau le même problème qui se pose aujourd'hui avec cette initiative du canton de Thurgovie. L'avis de la majorité de la commission – 12 membres contre 9 – est d'en rester à la situation actuelle. Le transfert dans la loi de ces limites de vitesse mènerait évidemment à une politisation supplémentaire de ce type de débat et de problème, alors que les limites de vitesse comportent aussi des aspects techniques qui mériteraient de rester à l'abri de ces essais de politisation. A chaque veille d'élections nationales, on risquerait de reprendre le débat pour des raisons qui n'ont pas nécessairement grand-chose à voir avec la circulation routière.

C'est la raison pour laquelle, au nom de la majorité de la commission, je vous propose de ne pas donner suite à l'initiative du canton de Thurgovie.

Bürgi Jakob (C, SZ): Das Anliegen des Kantons Thurgau, die Tempolimiten auf Gesetzesstufe festzusetzen, wurde, wie gesagt, in den eidgenössischen Räten in den letzten Jahren bereits mehrmals diskutiert und abgelehnt. Die Standesinitiative Thurgau war ein Gegenvorschlag zu einer Tempolimitenerhöhung, die auch das Thurgauer Parlament ablehnte. In der heutigen Lösung können die Kantone mit der Bewilligung des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartementes eigene Tempolimiten festlegen, und das hat zum Beispiel in Luzern zu grossen Diskussionen geführt, besonders als festgestellt wurde, dass Tempo 80/60 auf Autobahnen zu Verkehrsstaus, aber nicht zu weniger Abgas geführt hat. Inzwischen haben sich aber Tempo 80/120 ausserorts und Tempo 50 innerorts eingependelt, und daher können wir uns die Kosten für ein neues Gesetz sparen.

Ich hoffe aber auch, dass die Kantone in Zukunft nicht wieder unter Tempo 120 auf Autobahnen gehen werden. Das gibt wirklich mehr Ärger, als dass es für die Luftverbesserung etwas bringt. Ich bitte den Bundesrat, solche kantonalen Entscheide restriktiv zu behandeln.

Die CVP-Fraktion vertritt einstimmig die Meinung, dieser Standesinitiative sei keine Folge zu geben, weil sie im heutigen Zeitpunkt nicht mehr notwendig ist und weil die Kosten für ein neues Gesetz gespart werden können.

Schmid Peter (G, TG): Im Namen der grünen Fraktion bitte ich Sie, der Standesinitiative Thurgau, welche die Tempolimiten auf Gesetzesstufe verankern will, keine Folge zu geben.

Die Vorgeschichte dieser ganzen Standesinitiative hat der Kommissionsprecher, Herr Vollmer, eigentlich schon sehr gut und übersichtlich skizziert. Ich möchte einfach auch noch einmal daran erinnern: Es ging darum, einer Volksinitiative der Auto-Partei einen Gegenvorschlag gegenüberzustellen. Es waren damals Wahlen in Aussicht, und der Grosse Rat hatte nicht ganz den Mut, diese Volksinitiative einfach abzulehnen, aus Angst, Stimmen könnten zur Auto-Partei überwechseln. Darum wurde mit einem sehr knappen Mehr eine Standesinitiative gutgeheissen, die zwar in den Tempolimiten wieder die bisherigen Werte ansetzte – nicht 130, sondern 100 Stundenkilometer auf Autobahnen, 80 statt 100 Stundenkilometern auf übrigen Strassen ausserorts. Was aber von der Standesinitiative übernommen worden ist, ist die Kompetenz des EJPD, bei gefährlichen Strecken die Höchstgeschwindigkeiten herabzusetzen oder sie auf leistungsfähigen Strecken gar heraufzusetzen,

wenn die Verhältnisse dies erlaubten. In der Standesinitiative ist dann nicht einmal mehr die Kann-Formel, sondern sogar eine verbindliche Formulierung gewählt worden.

Es ist richtig, dass diese Standesinitiative heute überholt ist. Sie geht davon aus, dass Geschwindigkeitsanpassungen nur eine Frage der lokalen Gefahren sei. Wir müssen aber heute auch andere, grundsätzlichere Überlegungen einbeziehen, und da kann es unter Umständen sehr wichtig sein, wenn der Bundesrat rasch handeln kann und nicht wieder im Parlament und dann noch via Referendum solche Geschwindigkeitsanpassungen in Frage gestellt werden können. Auch wenn wir die Innerortsgeschwindigkeit 50 im Gesetz festlegen, haben wir wenig Spielraum, um allenfalls auch tiefere Limiten zu diskutieren und einzuführen.

Schliesslich denke ich, dass es sicher verfehlt ist, wenn wir auf leistungsfähigen Strassen sogar zulassen würden, dass man die Geschwindigkeit wieder erhöht. Das widerspricht allen vernünftigen gesamtschweizerischen Bestrebungen. Wir sollten ähnlich wie die ständerätliche Kommission handeln. Sie hat die Vorlage einstimmig abgelehnt, und der Ständerat ist ihr darin stillschweigend gefolgt.

Dieses Überbleibsel aus einem fernen Grossratswahlkampf vor drei Jahren ist dem Thurgauer Regierungsrat heute «ein Erdenrest, zu tragen peinlich». Ich gehe daher nicht fehl, Ihnen auch in seinem Namen zu empfehlen, der Standesinitiative ein schickliches Begräbnis zu bereiten.

Fischer-Seengen Ulrich (R, AG): Ich bedaure, dass der Sprecher der Minderheit nicht anwesend war und die Auffassung der Minderheit nicht zum Ausdruck gebracht wurde, hat doch die Kommission die Initiative des Kantons Thurgau mit lediglich 12 zu 9 Stimmen zur Ablehnung empfohlen.

Herrn Vollmer möchte ich beim Lesen des Berichtes der Kommission etwas nachhelfen. Er hat behauptet, die früheren Vorstösse zur Erreichung desselben Ziels seien jeweils sehr deutlich abgelehnt worden. Die parlamentarische Initiative Fähr wurde am 21. März 1991 lediglich mit Stichentscheid des Präsidenten abgelehnt, und die Initiative Frey Walter wurde am 20. März 1992 lediglich mit 78 zu 67 Stimmen abgelehnt. Es kann also keine Rede davon sein, dass die Stimmenverhältnisse in diesem Raum derart eindeutig gewesen wären.

Zur Sache: Die freisinnig-demokratischen Mitglieder der Kommission sind für die Minderheit der Kommission eingetreten. Die Ablehnung der Initiative für Tempo 130/100 im Jahr 1989 geschah vor allem mit dem Argument – Sie können das in den Abstimmungserläuterungen nachlesen –, dass Tempolimiten nicht in die Verfassung gehörten. Für diese Argumentation spricht einiges; man kann dafür Verständnis haben. Es wurde aber auch gesagt, man hätte nichts dagegen, das auf Gesetzesstufe zu tun.

Die Standesinitiative Thurgau will den Volksentscheid von 1989 in keiner Art und Weise in Frage stellen. Dieser ist zu akzeptieren. Leider ist dann in dieser Frage keine Ruhe eingeleitet. Die Änderung von Artikel 32 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) hat dazu geführt, dass die Kantone die Kompetenz haben, die Tempolimiten auf Nationalstrassen auf ihrem Gebiet in eigener Kompetenz festzulegen. Das hat zu einem «Temposalat» mit der entsprechenden Rechtsunsicherheit geführt. Dem kann man in Tat und Wahrheit nichts abgewinnen.

Die Minderheit der Kommission ist deshalb zur Auffassung gelangt, im Sinne der Rechtssicherheit und der Einheitlichkeit der Verkehrsvorschriften im ganzen Land müssten auch die Tempolimiten im Bundesgesetz, d. h. im SVG, festgelegt werden. Gewichtslimiten und Abgasnormen sind auch nicht von Kanton zu Kanton verschieden. Föderalismus ist in dieser Sache fehl am Platz.

Ich bitte Sie, der Minderheit zuzustimmen und der Initiative des Kantons Thurgau Folge zu geben.

Zwygart Otto (U, BE): Die LdU/EVP-Fraktion ist mit der Kommissionsmehrheit dafür, der Kantonsinitiative Thurgau keine Folge zu geben. Die regelmässigen Intervalle, in denen hier Vorstösse eingereicht werden, zeigen doch, dass es um eine Frage geht, die scheinbar ganz vorne liegt. Letztlich ist es doch auch eine Frage der Zuständigkeit respektive der

Schnelligkeit, wie Fragen wie die der Festsetzung der Geschwindigkeitslimiten festgelegt werden können.

Wir sind klar für Beibehaltung des bisherigen Systems. An sich ist der Bundesrat zuständig, mit der Möglichkeit der Delegation an geeignete Instanzen; das sind vor allem die Kantone. Wenn wir in dieser Frage die Flexibilität aufrechterhalten, gehen wir das Risiko ein, dass das hier und anderswo immer wieder zur Sprache kommt. Aber mit gleich guten Gründen kann man hier auch argumentieren, es gehe um eine Verwesentlichung der Ratsarbeit. Hier ist nicht der Ort, um immer wieder in der gleichen Art über Details zu streiten. Angesichts der Überlastung unseres Parlaments sollten wir uns mit wesentlicheren Fragen beschäftigen.

Bei Geschwindigkeitsbestimmungen geht es vor allem um eine technische Beurteilung folgender Fragen: Was hat eine höhere Geschwindigkeit für Folgen, z. B. im Bereich Unfallgefahr? Welche Auswirkungen hat ein ruhiger Verkehrsfluss zum Beispiel auf Benzinverbrauch oder Abgase? Diese Kriterien müssen mit einbezogen werden, und das kann nicht die Aufgabe eines Parlaments sein.

Aus diesem Grunde lehnen wir die Standesinitiative ab, denn sie ist unflexibel und bringt uns nichts als unerwünschte Nebenwirkungen und Erschwernisse in der Ratsarbeit.

Scherrer Jürg (A, BE): Wenn sich die Vorstösse zu einem Thema in diesem Rat häufen, dann ist das ein klarer Fingerzeig dafür, dass es sich um ein Thema handelt, das die Öffentlichkeit beschäftigt. Die heutige Situation ist unbefriedigend und hat ihren Anfang genommen, als nach der Abstimmung über die eidgenössische Volksinitiative «pro Tempo 130/100» Herr Bundesrat Koller verkündet hat, dass an diesen Tempolimiten jetzt nicht mehr gerüttelt werde. Hätte der Bundesrat diese Aussage oder dieses Versprechen von Herrn Koller eingehalten und hätten wir den Status quo, der in den Jahren 1990 und 1991 Gültigkeit hatte, heute noch, dann wäre das Thema nicht mehr dermassen brisant.

Wie sieht es aber in Wirklichkeit aus? Jeder Kanton glaubt, das Ei des Kolumbus gefunden zu haben, und die politischen Behörden, je nach Couleur, übertreffen sich in gegenseitigen Massnahmen, angeblich für die Luft. Ich erwähne zwei Beispiele: Um die Stadt Luzern herum ist Tempo 80 verfügt worden, der Touring Club der Schweiz hat Beschwerde geführt. Dem Vernehmen nach soll die bundesrätliche Antwort auf die Beschwerde praktisch auf dem Tisch liegen. Wenn man – soviel ich gehört habe – diese Antwort dann zur Kenntnis nehmen wird, muss man feststellen, dass sie zum Teil nicht auf die Argumentation der Beschwerdeführer eingeht und dass sie zum grossen Teil falsch ist. Die Grauholzautobahn wird derzeit auf sechs Spuren ausgebaut. Der bürgerlich dominierte Regierungsrat des Kantons Bern weiss nichts Besseres, als Tempo 80 zu verfügen, angeblich wegen der Luft. Das Spiel mit den falschen Zahlen, welches wir seit dem Beginn des sogenannten «Waldsterbens» kennen, geht weiter. Es werden Zahlen herangezogen, die schlicht und einfach veraltet sind.

Am Schluss stellt man fest, dass diese Tempolimit gar nichts bringt – so weit, so gut. Aber keine Regierung ist offensichtlich Manns oder in diesem Falle «Fraus» genug, geradestehen und zu sagen: Wir haben uns getäuscht, die Massnahme bringt nichts, heben wir sie wieder auf! Das ist reine Willkür, und diese muss unterbunden werden. Solange diese Willkür, die von Kanton zu Kanton verschieden ist, nicht unterbunden wird, werden Sie sich damit abfinden müssen, dass Vorstösse zu diesem Thema eingereicht werden.

Ich frage mich, welche Ratsarbeit effizienter ist: sich um die Tempolimiten nicht mehr oder nur noch in absoluten Ausnahmefällen kümmern zu müssen, weil sie gesetzlich festgelegt sind, oder sich laufend mit berechtigten Vorstössen konfrontiert zu sehen.

Vielleicht haben Sie vor ein, zwei Monaten die Zeitung gelesen. Einige besonders intelligente Köpfe im Kanton Bern sind auf die Idee gekommen, man könnte doch auf der vierspurigen Autobahn zwischen Bern und Thun Tempo 80 verhängen. Dieser Vorstoss wird gemacht werden, und wie ich die Regierung des Kantons Bern kenne, wird diese den Vorstoss noch unterstützen, das EJPD wird dann wieder seinen Segen dazu-

geben. Damit haben wir wieder eine Tempobeschränkung mehr auf einer Autobahn, notabene auf einem Autobahnnetz, welches klar für Tempo 130 gebaut ist.

Die politische Willkür muss beseitigt werden, ich wiederhole das. Wir brauchen vernünftige Gesetze. Sie haben vorhin der Änderung des Bundesgesetzes über Ordnungsbussen im Strassenverkehr zugestimmt. Ich sitze selber in einer Regierung und weiss natürlich, wie das mit den Finanzen zusammenhängt. Man macht die Gesetze so, dass sie möglichst oft übertreten werden, so kann man dann das Budget ein bisschen verbessern. Offensichtlich werden hier mit falschen Zahlen zu tiefe Tempolimiten verfügt, die nicht eingehalten werden, und man kann nachher schön abkassieren, auch wenn man die Steuern nicht mehr erhöhen kann. In diesem Zusammenhang erwähne ich auch, was der Kanton Bern bei Tempo 80 auf einer sechsspurigen Autobahn festgestellt hat: Tempo 80 werde nicht eingehalten, aber immerhin habe sich die Durchschnittsgeschwindigkeit um einige Stundenkilometer gesenkt. Das heisst natürlich: der Rechtsunsicherheit oder dem Rechtsmissbrauch wird Vorschub geleistet. Wir wissen ganz genau: Wenn wir diese Limite verfügen, wird sie zwar nicht eingehalten, aber wir verfügen sie trotzdem. Das ist ein Signal an das Volk, dass die Gesetze zwar da sind, dass eine Tafel am Strassenrand steht, dass es aber jedem einzelnen überlassen ist, sich daran zu halten oder nicht.

Die Fraktion der Freiheits-Partei appelliert an Sie, dieser Initiative Folge zu geben.

Steiger Hans (S, ZH): Die SP-Fraktion lehnt diese Standesinitiative ab. Wir tun dies in Übereinstimmung mit der SP-Fraktion im Grossen Rat des Kantons Thurgau, welche diesen Vorstoss im November 1992 entschieden bekämpft hat.

Deren Sprecher, Hansueli Grauer, hat damals mit Aspekten der Umwelt, der Sicherheit und vor allem dann auch mit der Frage der politischen Kompetenzordnung argumentiert. Es sind Argumentationen, die auch hier bereits angeführt worden sind. Wir haben beim letzten Traktandum bereits mit enormer Ausgiebigkeit debattiert, so dass man sich fragen musste, ob wir in diesem Land keine anderen Probleme mehr haben; die Sicherheitsdiskussion wurde wieder einmal in aller Breite geführt.

Eine Bemerkung des Sprechers der SP-Fraktion aus dem Protokoll des Thurgauer Grossen Rates möchte ich aber doch noch erwähnen: Der Fraktionssprecher kritisierte nämlich, dass das Institut der Standesinitiative zum zweiten Male innert kurzer Zeit für politische Propaganda missbraucht worden sei. Es waren gerade wieder einmal Wahlen, Kollege Schmid Peter hat es gesagt, und Trägerin der Volksinitiative für Tempolimiten auf Gesetzesstufe war die Thurgauer Auto-Partei. Sie hat sich damals noch offen und klar zu ihrem limitierten Freiheitsblickwinkel bekannt.

Der Grosse Rat des Kantons Thurgau überwies die Standesinitiative sehr knapp als Gegenvorschlag, wohl weil sie damit eine Volksabstimmung und eine weitere epische Tempodebatte vermeiden wollte.

Ich sehe keinen Anlass und nach dem einstimmigen Nein im Ständerat zum Glück auch nicht die Gefahr, der Auto-Partei hier und heute zum alten Wahlschlager von damals noch eine Erfolgsmeldung für die Wahlen 1995 nachzuliefern und ihr wieder eine Plattform zu schaffen, um die politische Bühne zum rhetorischen Autosalon zu machen. Es gibt dafür, wie von anderen Sprechern ausgeführt, auch absolut keinen sachlichen Grund.

Herr Scherrer Jürg, wenn sich die Vorstösse zu einem Thema häufen, ist das nicht immer ein Zeichen, dass ein Thema brennt. Es kann auch ein Zeichen sein, dass immer die gleichen Leute mit dem Feuerchen noch etwas «zeuseln» möchten, das eigentlich schon ziemlich erloschen ist.

Ich bitte Sie, geben Sie dieser Standesinitiative keine Folge!

Graber Rolf (L, NE): L'initiative du canton de Thurgovie sur laquelle nous nous prononçons actuellement est en réalité un contre-projet à une initiative prévoyant des vitesses à 130 kilomètres à l'heure sur les autoroutes et 100 kilomètres à l'heure sur les routes nationales. Ce contre-projet ne vise pas à

modifier les vitesses actuelles, puisqu'on parle de 120 et 80 kilomètres à l'heure, mais le transfert de compétence du canton, avec l'autorisation du Département fédéral de justice et police, au Parlement fédéral.

Indépendamment de la vitesse elle-même, la question soulevée par l'initiative mérite analyse et discussion, mais brèves. Notre groupe, sur le principe, est favorable à une prise de décision cantonale ratifiée par le Département fédéral de justice et police. Des conditions particulières peuvent nécessiter des traitements différenciés, donc des dérogations au principe général. Théoriquement donc, le principe actuel est tout à fait valable, mais lorsqu'on regarde l'application qui est faite de ce principe, la tentation d'ancrer dans la loi la vitesse maximale valable sur l'ensemble du territoire devient grande, et même très grande. Au fond, nous avons l'impression d'avoir à choisir non pas la meilleure des solutions mais la moins mauvaise. Faut-il supprimer une liberté d'appréciation cantonale sous prétexte qu'elle est utilisée abusivement dans certains cas?

Devant ce choix, le groupe libéral soutiendra l'idée fédéraliste selon laquelle les cantons doivent pouvoir choisir avec l'autorisation du département concerné. Il demande en revanche, et c'est important, plus de fermeté pour assurer la cohérence nationale du réseau. La règle doit rester la limite fixée, en l'occurrence 120 et 80 kilomètres à l'heure, les dérogations ne doivent pas être systématiques, mais bien demeurer exceptionnelles.

C'est dans ce sens-là que nous vous proposons de ne pas donner suite à l'initiative du canton de Thurgovie.

Seiler Hanspeter (V, BE): Die Standesinitiative Thurgau hat schon etwas an sich. Man kann das nicht einfach so herunterspielen. Wenn man in der Schweiz herumfährt – auf welcher Strasse auch immer –, stellt man schon einen gewissen Wirrwarr fest. Ich erwähne ein Beispiel: Wenn Sie auf der N 8 von Spiez nach Brienzwiler fahren, wechseln Sie etwa zehnmal die Art der Strasse: zweispurige Autostrasse, dreispurige Autostrasse, Strasse für gemischten Verkehr, Tunnel, zweispurig, vierspurig, autobahnmässig, dann wieder Autostrasse, dann wieder Normalverkehr. Ich muss sagen, das ist sehr, sehr erschwerend. Ich sage das deshalb, weil gerade auf dieser Strecke viele Unfälle passieren, die vor allem von Ausländern verursacht werden, und zwar gemäss Fachleuten genau deshalb, weil ein Wirrwarr herrscht. Teil dieses Wirrwarrs ist auch, dass die verschiedenen Geschwindigkeiten auf dieser 30 Kilometer langen Strecke etwa fünfzehnmal wechseln. Wir müssen bedenken, dass unser Strassennetz nicht nur von uns benutzt wird. Nach Schätzungen, die mir mitgeteilt wurden, dürften es an die 40 Millionen ausländische Motorfahrzeuge sein, die unser Strassennetz pro Jahr benützen.

Aus dieser Sicht könnte man überspitzt sagen, das schweizerische Strassennetz sei aus den erwähnten Gründen fast ein Verkehrsgarten. Eine klarere Regelung wäre an sich am Platz. Es geht bei dieser Initiative vielleicht auch darum, dass man die Unordnung, die im Moment in der Verkehrspolitik herrscht – zumindest in Sachen Signalisation und Benützungsvorschriften –, in Richtung Ordnung verändern kann.

Aus diesen Überlegungen und weil es ja nur darum geht, Folge zu geben, damit man die Problematik zumindest im Sektor der Geschwindigkeiten einmal angehen kann – nicht darum, dem, was da erwähnt ist, zuzustimmen –, ist die SVP-Fraktion mehrheitlich der Meinung, man könnte bzw. müsste dieser Standesinitiative zustimmen.

Vollmer Peter (S, BE), Berichterstatter: Ich möchte nur zwei Bemerkungen machen. Ich glaube, es sind zum Teil Missverständnisse entstanden.

1. Es geht bei dieser Standesinitiative nicht darum, die Geschwindigkeiten festzulegen. Es geht auch nicht darum, jetzt darüber zu debattieren, ob Geschwindigkeitslimiten in ihrer Wirkung positiv sind oder nicht. Es geht lediglich darum, ob wir eine Kompetenzverschiebung vom Bundesrat zum Parlament und damit auch zur Möglichkeit eines Referendums machen.

2. Es wurde in der Diskussion gesagt, dass in den Kantonen ein Wirrwarr vorherrsche. Dieser Wirrwarr hat nichts mit dieser Kompetenzordnung zu tun. Der Bundesrat bzw. das Departement ist zuständig, sämtliche Ausnahmen von den Vorgaben zu bewilligen. Sonst wird immer für Flexibilität plädiert. Es mag doch Sinn machen, dass im Berggebiet auf bestimmten Strassen eine andere Limite festgelegt wird als irgendwo im Tal, im Flachland. Wir müssen doch den unterschiedlichen topographischen Verhältnissen Rechnung tragen, und dem wird durch eine gewisse Differenzierung in den Kantonen Rechnung getragen. Aber es geht hier nicht darum, die Kompetenz von den Kantonen zum Bund zu übertragen, sondern lediglich die Kompetenz vom Bundesrat – dieser hat sie nämlich – zum Parlament. Dazu haben wir eigentlich – das ist die Meinung der Mehrheit der Kommission – keine überzeugenden Argumente gehört. All die Argumente, die vorgebracht wurden, betreffen andere Tatbestände, die letztlich mit dieser Kompetenzfrage zwischen Bundesrat und Parlament gar nichts zu tun haben.

Wir bitten Sie deshalb, dieser Standesinitiative keine Folge zu geben, wie Sie das in einem früheren Beschluss, Herr Fischer-Seengen, gemacht haben. Der letzte Beschluss, den dieser Rat in dieser Sache gefällt hat, war sehr deutlich, nämlich die Initiative von Herrn Scherrer Jürg. Mit 101 zu 19 Stimmen haben wir sie abgelehnt. Das lässt an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig. Auch der Ständerat hat es – wie gesagt – einstimmig abgelehnt, jetzt auf diese Kompetenzordnung zurückzukommen.

Koller Arnold, Bundesrat: Ich danke der Kommission für die Behandlung dieser Standesinitiative. Der Bundesrat teilt mit der Kommissionsmehrheit und dem Ständerat die Auffassung, dass die angestrebte Kompetenzverlagerung zu einer unerwünschten Verpolitisation der ganzen Frage der Geschwindigkeitslimiten führen würde.

Gegenüber Herrn Scherrer Jürg kann ich noch einmal festhalten: Ich bin nach wie vor der Meinung, dass wir an diesen allgemeinen Tempolimiten nicht rütteln sollten. Und zwar bin ich der Überzeugung, dass wir dem Gebot der Luftreinhaltung heute am besten dienen, wenn wir diese allgemeinen Tempolimiten wirklich im ganzen Land konsequent durchsetzen. Hierfür leisten wir mit dem neuen Ordnungsbussengesetz, aber auch mit neuen technischen Möglichkeiten wie der Laserpistole und der Radarkontrolle, einen wesentlichen Beitrag.

Nun gebe ich allerdings zu, Herr Fischer-Seengen: Sie haben im Rahmen der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Jahre 1992 den Artikel 32 SVG revidiert, der jetzt in Absatz 2 so lautet: «Der Bundesrat beschränkt die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen.» In Absatz 3 steht: «Die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit kann für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen kantonalen Behörde hinab- oder hinaufgesetzt werden.» Hierfür braucht es dann lediglich eine Bewilligung durch mein Departement, wobei wir – da entsprechende Gutachten vorliegen müssen – diese Verfügungen der Kantone auch tatsächlich bewilligen, wenn nicht gerade Willkür vorliegt.

Hier kann man sich nach Meinung des Bundesrates fragen, ob es nicht besser wäre, wenn wir den Status quo ante, also den alten Rechtszustand, wiederherstellen würden, wonach mit Ausnahme von Tempobeschränkungen, die rein sicherheitsmässig bedingt sind, für diese abweichenden Tempolimiten auf den Nationalstrassen nicht wieder der Bundesrat zuständig sein sollte.

Ihre Kommission hat eine entsprechende Motion überwiesen. Wir werden Ihnen demnächst eine SVG-Revision unterbreiten, und dann werden wir diese Frage zu entscheiden haben. Ich bin persönlich durchaus offen dafür, allenfalls den alten Rechtszustand wiederherzustellen. Aber jetzt über das Ziel hinauszuschiessen und die Frage der allgemeinen Tempolimiten an das Parlament und damit auch an das Volk zu delegieren, das wäre eindeutig kontraproduktiv.

Ich habe übrigens immer auch gesagt, ich möchte an den allgemeinen Höchstlimiten nicht herumexperimentieren. Ich habe immer einen einzigen Vorbehalt gemacht, nämlich den einer europäisch harmonisierten Lösung. Das wäre an sich er-

wünscht. Aber eine solche europäisch harmonisierte Lösung steht nicht vor den Toren. Herr Miesch, Sie müssen nicht den Kopf schütteln. Im Ausland sind die Tempolimiten ja eher höher. Von Europa haben Sie also nichts zu befürchten. Aus all diesen Gründen bitte ich Sie, der Kommissionsmehrheit und dem Ständerat zuzustimmen und dieser Initiative keine Folge zu geben.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit (keine Folge geben)	79 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit (Folge geben)	41 Stimmen

94.105

Asylverfahren. Verlängerung des Bundesbeschlusses Procédure d'asile. Prorogation de l'arrêté fédéral

Botschaft und Beschlusssentwurf
vom 21. Dezember 1994 (BBl 1995 I 373)
Message et projet d'arrêté
du 21 décembre 1994 (FF 1995 I 381)

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

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

David Eugen (C, SG), Berichterstatter: Wie Sie wissen, wurde das Asylgesetz am 22. Juni 1990 durch den Bundesbeschluss über das Asylverfahren in wesentlichen Teilen materiell ergänzt und geändert. Dieser Bundesbeschluss wurde damals auf den 31. Dezember 1995 befristet. Der Bundesrat hat dann eine Totalrevision des Asylgesetzes an die Hand genommen, hat diesen Entwurf in die Vernehmlassung geschickt und die Vernehmlassungsfrist seinerzeit auf den 15. November 1994 angesetzt. In der Zwischenzeit hat sich gezeigt, dass diese Vernehmlassung erstreckt werden muss, dass also die Zeit nicht ausreicht, diese Totalrevision des Asylgesetzes bis zur gesetzten Frist vom 31. Dezember 1995 durchzuführen. Aus diesen Gründen schlägt der Bundesrat vor, das geltende Recht zu verlängern, und zwar bis zum 31. Dezember 1997.

Die Kommission ist dem Bundesrat in seinen grundsätzlichen Überlegungen gefolgt.

Ich benütze jetzt beim Eintreten, das wahrscheinlich unbestritten sein dürfte, auch gerade die Gelegenheit, den Antrag der Mehrheit bezüglich der Verlängerung dieses Bundesbeschlusses zu begründen: Die Mehrheit beantragt, die Verlängerung bis zum 31. Dezember 1998 statt nur bis zum 31. Dezember 1997 vorzunehmen, mit anderen Worten: Die Mehrheit ist der Meinung, der Bundesbeschluss sollte noch um ein weiteres Jahr verlängert werden. Die Gründe dafür sind folgende: Die Mehrheit steht auf dem Standpunkt, dass wir in dieser und auch in der vorangegangenen Legislatur betreffend die Ausländer- und Asylgesetzgebung eine sehr hektische Zeit hatten und dass es insbesondere bezüglich weiterer Volksabstimmungen notwendig ist, jetzt eine gewisse Ruhe einkehren zu lassen. Wir wollen die materiellen Gesetzesgrundlagen, die wir haben und die sich, was diesen Bundesbeschluss über das Asylverfahren anbelangt, auch über weite Strecken bewährt haben, für einige Zeit so gelten lassen und nicht sofort die Gesetzesmaschinerie wieder in Gang setzen. Dies gibt dem Bundesrat auch Gelegenheit, die Vernehmlassung sehr sorgfältig durchzuführen, die Vernehmlassungsergebnisse sorgfältig zu würdigen, im Vorfeld der Gesetzgebung die poli-

tische Absicherung dieser Totalrevision in diesem Parlament zu prüfen und nicht ein Asylgesetz vorzulegen, das nachher in einer Referendumsabstimmung wieder hohe Wogen wirft, weil die Meinungen weit auseinandergehen. Solche Abstimmungen haben wir in der Vergangenheit eher genug, wenn nicht zu viele gehabt.

Aus diesen Gründen ist die Kommissionsmehrheit der Meinung, es brauche etwas mehr Zeit, um diese Gesetzgebung ruhig durchzuführen, als sie der Bundesrat hier vorgesehen hat. Wir beantragen, diese Verlängerung bis zum 31. Dezember 1998 vorzunehmen.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
L'entrée en matière est décidée sans opposition*

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I introduction

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziff. I Ziff. IV Abs. 3bis

Antrag der Kommission

Mehrheit

.... aber bis zum 31. Dezember 1998 verlängert

Minderheit

(Leuba, Aubry, Heberlein, Leu Josef, Fritschi Oscar, Nebiker, Schmied Walter, Segmüller, Steinemann, Wanner)

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. I ch. IV al. 3bis

Proposition de la commission

Majorité

.... jusqu'au 31 décembre 1998.

Minorité

(Leuba, Aubry, Heberlein, Leu Josef, Fritschi Oscar, Nebiker, Schmied Walter, Segmüller, Steinemann, Wanner)

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Leu Josef (C, LU), Sprecher der Minderheit: In Vertretung des präsidierenden Kollegen François Leuba beantrage ich Ihnen, bei Ziffer IV Absatz 3bis der Minderheit und somit dem Entwurf des Bundesrates zuzustimmen.

Worum geht es? Es geht darum, dass der Bundesbeschluss über das Asylverfahren (AVB) gemäss Minderheit und Bundesrat höchstens bis zum 31. Dezember 1997 verlängert werden soll. Die Kommissionsmehrheit hingegen möchte eine Verlängerung um drei Jahre, d. h. bis zum 31. Dezember 1998. Sie hat aus der Sicht der Minderheit folgende drei Sachverhalte nicht berücksichtigt:

1. Das totalrevidierte Asylgesetz wird in der zweiten Hälfte 1997 in Kraft treten können. Die Arbeiten der Expertenkommission können nächstens abgeschlossen werden. Die endgültigen Entscheidungen in den Räten sind im Herbst 1996 zu erwarten. Die materielle und zeitliche Koordination ist somit gewährleistet.

2. Das Datenschutzgesetz schreibt vor, dass die besonderen Datenschutzbestimmungen im Asyl- und Ausländerrecht bis spätestens am 1. Juli 1998 in Kraft gesetzt sein müssen. Wenn nun nach den Vorstellungen der Kommissionsmehrheit der AVB um drei Jahre verlängert würde, hiesse das, dass die Datenschutzbestimmungen in einer separaten Vorlage bereits früher verabschiedet werden müssten.

3. Auch der Bundesbeschluss über Sparmassnahmen im Asyl- und Ausländerbereich vom 16. Dezember 1994 wäre mit der dreijährigen Verlängerung des AVB nicht kompatibel. Dieser Bundesbeschluss über Sparmassnahmen ist nämlich auf den 31. Dezember 1997 befristet. Im Falle der dreijährigen Ver-

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	1995
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	92.310
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1995 - 08:00
Date	
Data	
Seite	499-505
Page	
Pagina	
Ref. No	20 025 384

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.