

## **CH\_VB 91.417 vom 19. Juni 1991**

Bundesverwaltung, 1991-06-19, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch\\_vb\\_91.417](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_91.417)

FR: CH\_VB 91.417 du 19 juin 1991

IT: CH\_VB 91.417 del 19 giugno 1991

### **Erwägungen**

#### **E. 20**

März 1992 N 613 Parlamentarische Initiativen diktieren 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 Stichtescheid des Präsidenten, der parlamentarischen Initiative Fäh keine Folgezulegen. Am 21. Juni 1991 reichte Nationalrat Frey Walter eine gleichlautende parlamentarische Initiative wie Nationalrat Fäh ein. Im Rahmen der Neuverteilung der Aufgaben zwischen Bund und Kantonen, welcher das Parlament am 22. März 1991 zustimmte, wurde Artikel 32 SVG geändert: Dieser Artikel überträgt nun den Kantonen die Kompetenz, die Geschwindigkeit auf Nationalstrassenabschnitten hinab- oder hinaufzusetzen; für eine solche Massnahme braucht es die Bewilligung des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements. Bisher wurden die Höchstgeschwindigkeiten auf Nationalstrassen vom Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement festgesetzt. Erwägungen der Kommission Nach Auffassung der Kommission bezweckt die parlamentarische Initiative in erster Linie, die Kompetenz des Bundesrates zur Festsetzung der Tempolimiten auf das Parlament zu verschieben. Die Kommission bedauert, dass diese Frage erneut vor das Parlament gebracht werden soll, obwohl sich der Nationalrat vor weniger als einem halben Jahr, am 21. März 1991, (mit einem zugegebenermassen knappen Resultat) weigerte, der parlamentarischen Initiative Fäh Folge zu geben. Die Argumente über die Zweckmässigkeit einer solchen Revision, die immer wieder vorgebracht worden sind, haben bis heute nichts an Bedeutung verloren. Die Kommission gibt indessen zu, dass die vom Bundesrat im Sommer 1991 provisorisch erlassenen Massnahmen im Bereich der Tempolimiten zumindest beanstandet worden und auf ein gewisses Unverständnis bei der Bevölkerung gestossen sind. Dies rechtfertigt jedoch keine Aenderung der heutigen Gesetzgebung, wie sie mit der parlamentarischen Initiative Scherrer Jürg angestrebt wird. Die Kompetenz, die Geschwindigkeiten auf Autobahnen und übrigen Strassen festzusetzen, ist technisch begründet, woran festzuhalten ist Denn die Geschwindigkeit hat einen wesentlichen Einfluss auf den Schutz der Umwelt, den Treibstoffverbrauch und die Verkehrssicherheit Auch ist es wünschenswert, dass der Bundesrat den nötigen Handlungsspielraum beibehält, um in diesen verschiedenen Bereichen ohne Verzögerung tätig werden zu können. Eine Kompetenzverschiebung auf das Parlament würde zweifellos zu einer Verpolitisierung der Frage führen, und jede Aenderung müsste, mit dem bekannten Aufwand, über eine Gesetzesrevision erfolgen. Die Annahme der parlamentarischen Initiative Scherrer Jürg hätte die

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

M. Wanner présente au nom de la commission le rapport écrit suivant: Développement de l'auteur de l'initiative Depuis l'instauration des limites de vitesse de 80 et 120 km/h, la discipline sur les routes s'est sensiblement dégradée. L'agressivité des conducteurs augmente. De nombreux auto-mobilistes considèrent ces limites comme trop basses et ne les respectent donc pas, ce qui provoque une hausse massive des infractions. La police n'est pas en mesure de faire respecter les limites de 80 et de 120 km/h. En revanche, la plupart des automobilistes s'en tenaient aux limites de vitesse de 100 et de 130 km/h; autrement dit, il y avait assez peu d'infractions et les conducteurs, en règle générale, restaient courtois. Le Conseil fédéral avait affirmé avant la votation de 1989 sur l'initiative concernant les limitations de vitesse que les limites 80/120 seraient maintenues. Cette promesse avait incité de nombreux citoyens à rejeter l'initiative. Une année et demie plus tard, le Conseil fédéral fixait à 70/100 la vitesse maximale autorisée sur les autoroutes. Nous constatons qu'il n'a pas tenu parole. Il faut donc lui retirer la compétence de fixer les vitesses maximales pour l'attribuer au Parlement.

A la fin 1990, déjà 80 pour cent du parc automobile suisse comprenait des véhicules qui étaient équipés de catalyseurs (50 pour cent) ou qui répondaient aux exigences de l'ordonnance de 1982 sur les gaz d'échappement (30 pour cent). Avec et y compris le contrôle annuel des gaz d'échappement le consommateur motorisé a apporté une contribution énorme au titre de mesures anti-pollution atmosphérique. Qu'il roule à 100, 120 ou 130 km/h, un véhicule équipé d'un catalyseur émet pratiquement autant de gaz d'échappement. Ce n'est pas en abaissant systématiquement les vitesses maximales que l'on améliorera la sécurité routière (en effet, on a pu constater une recrudescence des accidents de la route en 1990, et ce bien que les vitesses maximales soient restées les mêmes, soit 80 et 120 km/h); si tant est que cela soit possible par ce moyen, ce ne peut être qu'en limitant la vitesse cas par cas, aux endroits dangereux, ce que prévoit expressément le texte de l'initiative.

Efaf des travaux de l'Assemblée fédérale et de l'administration La problématique des limitations de vitesse et de la compétence législative y relative, a fait l'objet de très nombreuses interventions au Parlement au cours de ces dix dernières années. Le 4 octobre 1984 M. le conseiller national Oehler et M. le conseiller aux Etats Mazoni 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 Mazoni. Le 5 juin 1986, par 45 voix contre 25 le Conseil national en faisait de même pour la motion Oehler. Le 26 novembre 1989, une majorité du peuple et des cantons rejetait l'initiative populaire «pro vitesse 130/100» suivant ainsi la recommandation du Conseil fédéral et du Parlement, lesquels estimaient que «des vitesses plus élevées nuisent à la sécurité du trafic, augmentent la pollution de l'air et sont contraires aux efforts d'économies d'énergie. Il est en outre peu judicieux d'inscrire les limites de vitesse dans la constitution, car il serait plus difficile de les adapter à des situations nouvelles». Le 14 décembre 1989, M. le conseiller national Fäh déposait une initiative parlementaire, rédigée en terme généraux, qui demandait que les limitations générales de vitesse sur les routes soient réglées par les lois. Le 21 mars 1991, par 45 voix contre 45, avec la voix prépondérante du Président, le Conseil national refusait de donner suite à l'initiative parlementaire Fäh. Dans le cadre de la

nouvelle répartition des tâches entre la Confédération et les cantons acceptée par le Parlement le

## E. 22

mars 1991, l'article 32 de la loi sur la circulation routière a été modifié. Il donne également la compétence aux cantons, d'élever ou d'abaisser la vitesse sur des tronçons de routes nationales. Une telle mesure est subordonnée à une autorisation du Département fédéral de justice et police. Jusqu'alors, les vitesses maximales sur les routes nationales étaient fixées par le Département de justice et police. Considérations de la commission La commission estime que l'initiative vise avant tout à transférer la compétence de légiférer, en matière de limitations de vi-

Initiatives parlementaires 614 N 20 mars 1992 tesse, 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 Fan, 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 immanquablement 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 zuge- stimmt 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 Pro- zent der Stimmbürger, die zu Tempo 100/130 ja gesagt haben - diese wurden dann natürlich zu Verlierern deklariert, wäh- rend bei der am gleichen Tag stattfindenden Abstimmung die Armeegegner 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 Tempo- limiten abzuweichen, wenn es sich im Interesse des Verkehrs- flusses oder der Verkehrssicherheit als nötig erweist Solange der Bundesrat dauernd irgendwelchen Interessen- gruppen nachgibt - indem er einmal die Tempolimiten herab- setzt, dann die Herabsetzung wieder aufhebt -, beweist er, dass er mit der ihm übertragenen Kompetenz nicht umzuge- hen weiss. Also muss das Parlament, das die Oberaufsicht über die bundesrätlichen Aktivitäten hat, jetzt beschliessen, diese Tempolimiten auf Gesetzesstufe festzulegen. Ein Not- recht 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 Tem- polimiten 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 bür- gerlichen Fraktionen, die am Anfang auch immer gesagt ha- ben, wenn sich die Tempolimiten nicht mehr rechtfertigen Hes- sen, seien sie aufzuheben bzw. wieder auf den alten Stand festzusetzen. Ich erinnere daran: Das Waldsterben hat nicht stattgefunden! Die Rechtfertigung, dieser Initiative zuzustim- men, ist gegeben. Abstimmung - Vote Für den Antrag der Mehrheit Für den Antrag der Minderheit 101 Stimmen 19 Stimmen #ST# 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.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Parlamentarische Initiative (Scherrer Jürg) Tempolimiten auf Gesetzesstufe Initiative parlementaire (Scherrer Jürg) Limitations de vitesse. Révision de la loi sur la circulation routière In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1992 Année Anno Band II Volume Volume Session Frühjahrssession Session Session de printemps Sessione

Sessione primaverile Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 12 Séance Seduta Geschäftsnummer 91.417 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 20.03.1992 - 08:00 Date Data Seite 612-614 Page Pagina Ref. No 20 021 044 Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung. Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale. Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.