

Zwölfte Sitzung – Douzième séance

Dienstag, 4. Oktober 1988, Vormittag
Mardi 4 octobre 1988, matin

08.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Reichling

87.047

Pro Tempo 130/100. Volksinitiative
Pro vitesse 130/100. Initiative populaire

Botschaft und Beschlussentwurf vom 1. Juli 1987 (BBl II, 1417)
 Message et projet d'arrêté du 1er juillet 1987 (FF II, 1437)
 Beschluss des Ständerates vom 17. Dezember 1987
 Décision du Conseil des Etats du 17 décembre 1987

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Gros

Rückweisung an den Bundesrat

mit dem Auftrag, der Bundesversammlung eine Aenderung des Strassenverkehrsgesetzes zu unterbreiten. Danach sollen die eidgenössischen Räte die Kompetenz erhalten, die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Motorfahrzeuge in Ortschaften, ausserhalb von Ortschaften (mit Ausnahme der Autobahnen) und auf Autobahnen festzusetzen.

Antrag Scherrer

Art. 2

Die Bundesversammlung anzunehmen.

Antrag Friderici

Art. 2

(für den Fall, dass der Rückweisungsantrag Gros abgelehnt wird)

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Initiative anzunehmen.

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Gros

Renvoi au Conseil fédéral

avec mandat de proposer une modification de la loi sur la circulation routière tendant à donner aux Chambres fédérales la compétence de fixer la vitesse maximale générale des véhicules automobiles dans les localités, hors des localités (à l'exception des autoroutes) et sur les autoroutes.

Proposition Scherrer

Art. 2

L'Assemblée fédérale d'approuver l'initiative.

Proposition Friderici

Art. 2

(en cas de rejet de la proposition Gros demandant le renvoi au Conseil fédéral)

L'assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons d'accepter l'initiative.

Präsident: Das Eintreten ist obligatorisch. Wir führen zuerst eine allgemeine Debatte durch und anschliessend die Detail-

beratung. Ich beantrage Ihnen, dass Ihnen der Rückweisungsantrag Gros und die Anträge Scherrer und Friderici gleich eingangs nach den Kommissionsreferenten begründet werden, damit Sie in der allgemeinen Debatte über alle diese Anträge diskutieren können.

Bühler, Berichterstatter: Am 15. Januar 1985 wurde die Volksinitiative Pro Tempo 130/100 mit 256 207 gültigen Unterschriften eingereicht. Die Initiative verlangt eine Ergänzung von Artikel 37bis der Bundesverfassung mit einem neuen Absatz 3, in welchem die Höchstgeschwindigkeit für leichte Motorwagen und Motorräder auf Ausserortsstrassen auf 100 Kilometer und für Autobahnen auf 130 Kilometer verfassungsmässig verankert wird. Abweichende, tiefere oder höhere Limiten könnten gemäss Initiativtext allein aus Gründen der Verkehrssicherheit angesetzt werden. Auslösendes Moment für die Einreichung dieser Initiative war eindeutig die Ankündigung von Tempolimiten als Massnahme gegen das Waldsterben.

Die Kommission hörte Herrn Böhi als Vertreter der Initianten an und vertagte dann die Beratungen, um in Kenntnis der Berichte über die dreijährige Versuchsphase mit Tempo 120/80 entscheiden zu können. Inzwischen sind wir im Besitze dieser Berichte. Die Kommission hat am 25. August die Beratungen fortgesetzt und analog dem Ständerat beschlossen, die Initiative ohne Gegenvorschlag Volk und Ständen zur Ablehnung zu empfehlen. Warum ist die Initiative abzulehnen?

1. Aus rechtlichen Gründen. Es gibt Situationen, in denen die Höchstgeschwindigkeiten rasch an die veränderten Verhältnisse angepasst werden müssen. Die Gründe dafür können bei der Verkehrssicherheit, beim Umweltschutz oder beim Energieverbrauch liegen. Ich erinnere in diesem Zusammenhang an den Versorgungsengpass bei der Oelkrise 1973. Das Strassenverkehrsgesetz, das Umweltschutzgesetz und das Landesversorgungsgesetz bilden heute die Rechtsgrundlage dafür, dass der Bundesrat eine rasche Anpassung in eigener Kompetenz vornehmen kann. Eine Verankerung in der Verfassung würde bei jeder Aenderung eine obligatorische Volksabstimmung bedingen. Allein schon dieser Unsinn ist nach Meinung der Kommission Grund genug, die Initiative abzulehnen. Zudem wären gemäss Initiativtext – wie bereits erwähnt – Abweichungen von den festgesetzten Limiten allein aus Gründen der Verkehrssicherheit gestattet. Die Senkung zum Zwecke des Energiesparens, wie es während der Oelkrise nötig wurde, wäre also nicht mehr möglich. 2. Aus sachlichen Gründen ist die Initiative abzulehnen. Auch da spricht einiges für die Ablehnung der Initiative. Tempolimiten sind, wie uns die erwähnten Berichte bestätigen, auch geeignet, um Unfallzahlen, Unfallschwere, Abgasemissionen, Strassenlärm und Treibstoffverbrauch positiv zu beeinflussen.

Wie bei jeder Initiative stellt sich auch hier die Frage, ob allenfalls ein Gegenvorschlag sinnvoll sein könnte. Die eindeutigen Argumente rechtlicher und sachlicher Natur, die gegen die Verankerung von Tempolimiten in der Verfassung sprechen, gelten analog auch für einen echten Gegenvorschlag, so dass aus der Sicht der Kommission ein solcher überhaupt nicht in Frage kommen kann.

Die Kommission hat auch die Möglichkeit eines indirekten Gegenvorschlages durch Tempolimiten, die auf Gesetzesstufe eingeführt würden, diskutiert. Ein entsprechender Antrag Raymond wurde im Ständerat klar mit 27 gegen 10 Stimmen abgelehnt. Ein gleichlautender Antrag unseres Kollegen Masy wurde in unserer Kommission aufgrund der Diskussion wieder zurückgezogen.

Sie haben auf Ihren Pulten einen Antrag Gros, der ebenfalls Tempolimiten im Strassenverkehrsgesetz festlegen möchte. Zu diesem Antrag werden wir nach dessen Begründung noch Stellung nehmen.

Wie uns Frau Bundesrätin Kopp in der Kommission zugesichert hat – sie wird das hier sicher wiederholen –, wird der Bundesrat demnächst die neuen Tempolimiten als Ersatz für das verlängerte Provisorium 120/80 festlegen. Dadurch kön-

nen diese neuen Limiten des Bundesrates als indirekter Gegenvorschlag zur Initiative betrachtet werden. Und die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger haben absolute Klarheit, was bei einer Ablehnung der Initiative in Zukunft gelten wird.

Etwas zu den Berichten über die dreijährige Versuchsphase. 1. In bezug auf Schadstoffemissionen ergeben sich, kurz zusammengefasst, folgende Schlussfolgerungen: Die Stickoxidemissionen des privaten Strassenverkehrs sind infolge der Temporeduktion von 130/100 auf 120/80 in den drei Versuchsjahren um gut 3 Prozent gesunken. Bezogen auf den gesamten Ausstoss in der Schweiz macht die Reduktion etwa 2 Prozent aus. Bei konsequenter Einhaltung der Tempolimiten wäre allerdings eine etwa doppelt so grosse Reduktion möglich gewesen. Bei Kohlenmonoxid beträgt der Rückgang 1,6 Prozent. Auch hier wäre bei konsequenter Einhaltung die Verminderung statt 1,6 etwa 2,6 Prozent gewesen.

2. In bezug auf Energieeinsparungen konnten durch die Massnahme 120/80 laut Bericht 36 Millionen Liter Benzin oder 1,7 Prozent des Benzinverbrauchs eingespart werden. Auch hier also kein überwältigendes Resultat, aber immerhin eine Verbesserung.

3. Die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit lassen sich kurz wie folgt zusammenfassen (Ich zitiere aus dem Bericht): «Die Ergebnisse der verkehrstechnischen Erhebungen zeigen, dass sich die Massnahme Tempo 80/120 günstig auf den Verkehrsablauf auf den Autobahnen, vor allem aber auf den Hauptstrassen ausserorts ausgewirkt hat. Es hat sich ein weitgehend homogenes Geschwindigkeitsverhalten bei niedrigerem Niveau eingestellt.» Diese Feststellung steht in direktem Zusammenhang mit den Veränderungen im Unfallgeschehen. Während die Unfallhäufigkeit sich kaum verändert hat, ist die Zahl der Verunfallten und die Unfallschwere zurückgegangen.

In Zahlen ausgedrückt heisst das: Die Unfallrate in der Schweiz und in Deutschland ist etwa gleich gross; die Verunfalltenrate, also pro 100 Millionen Fahrzeugkilometer beträgt in der Schweiz 13 bis 15, während sie in Deutschland 24 bis 26 beträgt. Die Getötetenrate pro 100 Millionen Fahrzeugkilometer ist in der Schweiz 0,5 und in Deutschland 0,7. Betreffend Unfallfolgen liegen wir also um einiges besser als unser nördliches Nachbarland.

Die Berichte zeigen mit aller Deutlichkeit, dass die Akzeptanz durch die Senkung der Tempolimiten jedoch bedeutend schlechter geworden ist. Der Anteil Fahrzeuge, die über der Limite fahren, stieg auf den Autobahnen von früher etwa 25 Prozent auf bis über 40 Prozent bei der 120-km-Limite. Allerdings machen jene Fahrzeuge, die heute pro Stunde über 130 km fahren, nur noch rund 10 statt der 25 Prozent vor der Herabsetzung aus. Diese Tatsache dürfte auch die Abnahme der Unfallschwere erklären.

Auf Ausserortsstrassen ist die Akzeptanz noch schlechter. Die Zahl der über der 80er Limite fahrenden Fahrzeuge ist von rund 20 Prozent auf über 50 Prozent angestiegen. Aber auch hier ist der Anteil jener, die über der alten Limite von 100 km fahren, von 20 auf 6 Prozent zurückgegangen.

Es ist gefährlich, Bestimmungen zu erlassen, die nicht durchgesetzt werden können. Die Bürgerinnen und Bürger halten sich immer dann an Vorschriften, wenn sie deren Sinn einsehen und sonst eben nicht. Für den Polizeieinsatz gibt es auch Grenzen. Wir wollen ja nicht in einem Polizeistaat leben.

Die Kommission ist aber überzeugt, dass der Bundesrat bei seinem Entscheid über die künftigen Tempolimiten der Rechtsstaatlichkeit und Durchsetzbarkeit die notwendige Beachtung schenken wird.

Noch eine Bemerkung zur internationalen Situation: Wir sprechen heute bei jeder passenden und bisweilen selbst bei unpassenden Gelegenheiten von europäischer oder internationaler Vereinheitlichung und Annäherung. Wir liegen auch in dieser Beziehung gar nicht so schlecht. Der EG-Rat hat nämlich 1987 eine Empfehlung an seine Mitgliedländer für Tempo 120 auf Autobahnen und Tempo 100 auf Ausserortsstrassen abgegeben.

Zur Schlussfolgerung: Die Kommission kommt aufgrund all der erwähnten Punkte zum Schluss, dass die Festsetzung der Tempolimiten weder in der Verfassung noch auf Gesetzesstufe zu regeln ist. Diese Kompetenz soll weiterhin beim Bundesrat belassen werden.

Die Kommission ist mit 19 zu 0 Stimmen bei drei Enthaltungen dem Antrag des Bundesrates und des Ständerates gefolgt und empfiehlt die Initiative pro Tempo 130/100 dem Volk ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung.

Ich bitte Sie namens der vorberatenden Kommission, diesem Antrag zu folgen.

M. Kohler, rapporteur: L'initiative «Pro vitesse 130/100» a été déposée dans les délais, le 15 janvier 1985, appuyée par 256 207 signatures valables. Cette initiative demande que les vitesses maximales autorisées de 130 km/h sur les autoroutes et de 100 km/h sur les routes hors des localités soient inscrites dans la constitution. Elle demande en outre que, pour accroître la sécurité, des vitesses inférieures puissent être fixées sur des tronçons particulièrement dangereux. Elle demande enfin que des vitesses supérieures puissent être autorisées sur des tronçons bien aménagés.

Il y a lieu de rappeler ici que le lancement de cette initiative en 1984 a été déclenché par l'annonce de limitations de vitesse prévues dans le cadre de la lutte contre le dépérissement des forêts. En effet, lors des débats parlementaires des sessions d'automne et d'hiver 1983, le Conseil fédéral a été chargé par voie de postulat de limiter la vitesse à 100 km/h sur les autoroutes et à 80 km/h sur les routes hors des localités pour mieux protéger l'environnement.

Conformément aux déclarations qu'ils ont faites, les auteurs de l'initiative n'entendent pas s'opposer à des mesures de lutte contre le dépérissement des forêts, mais ils doutent très fortement que les limitations de vitesse envisagées puis décidées soient propres à diminuer la pollution de l'air dans les proportions escomptées, et c'est pourquoi ils entendent les éliminer par voie démocratique.

Dans son message du 1er juillet 1987, le Conseil fédéral nous propose de rejeter cette initiative sans lui opposer de contre-projet. Le Conseil des Etats a traité cette initiative le 17 décembre de l'année passée. Il a approuvé le projet d'arrêté fédéral proposé par le Conseil fédéral et recommandé au peuple et aux cantons de rejeter l'initiative par 30 voix contre 3.

Je n'entends pas ici revenir sur les arguments développés par le Conseil fédéral ou sur la discussion qui s'est déroulée au Conseil des Etats, qui sont contenus dans le message du Conseil fédéral et dans le *Bulletin officiel* du Conseil des Etats, je vous y renvoie. Votre commission a examiné cet objet au cours de deux séances. Lors de la séance du 25 février, elle a d'abord entendu l'auteur de l'initiative, M. Bernhard Böhi. Le débat d'entrée en matière qui a suivi a révélé que les arguments invoqués par le Conseil fédéral pour rejeter l'initiative étaient certes nombreux et solides, qu'ils étaient suffisants pour rallier l'accord du Parlement mais qu'ils ne l'étaient peut-être pas pour convaincre la majorité du peuple et des cantons lors de la votation populaire, puisque ce sont précisément les effets des limitations de vitesse qui étaient contestés. Il a été relevé notamment que la décision prise par le Conseil fédéral de ramener les vitesses maximales à 120 km/h sur les autoroutes et à 80 km/h hors des localités était une mesure d'urgence dont la durée a été limitée à 1987, puis prolongée jusqu'à fin 1989.

Compte tenu du fait que le Conseil fédéral avait donné mandat d'examiner les effets qu'auraient ces nouvelles limitations de vitesse sur les différentes émissions et sur la sécurité routière, sachant aussi que les rapports de ces examens seraient livrés au début de l'été, la commission a décidé qu'avant de se prononcer définitivement sur l'initiative elle désirait prendre connaissance de ces rapports. Il lui a semblé que, pour pouvoir se prononcer sur tous les aspects que présente l'initiative, il était indispensable qu'elle puisse disposer de cette documentation supplémentaire. C'est pourquoi elle a interrompu ses débats et fixé une nouvelle séance au 25 août. Entretemps, les membres de la

commission ont reçu entre autres les rapports suivants: effets des vitesses 80/120 sur la sécurité du trafic, ainsi que sur les émissions de polluants, et recommandation de limitations de vitesse futures hors des localités et sur les autoroutes du point de vue de la sécurité routière.

Les résultats et les conclusions de toutes ces études ayant été présentés et commentés abondamment dans la presse, je ne m'y arrêterai pas longuement. En les considérant globalement et en les simplifiant quelque peu, on peut dire que les limitations de vitesse diminuent le nombre et la gravité des accidents, qu'elles réduisent les émissions d'effluents gazeux et de bruit des véhicules, ainsi que la consommation de carburant. Mais on peut dire aussi que dans l'ensemble l'effet obtenu a été minime pour l'abaissement de la vitesse maximale de 130 à 120 km/h sur les autoroutes, tandis qu'il a été plus sensible pour l'abaissement de la vitesse maximale de 100 à 80 km/h sur les routes hors des localités. Cela a été relevé par plusieurs membres dans le débat qui a eu lieu lors de la deuxième séance de la commission.

La majorité de la commission estime que dans les circonstances actuelles il n'y a aucune raison de transmettre au peuple et aux cantons la compétence de fixer des limitations générales de vitesse sur les routes et que des dispositions de cette nature n'ont pas leur place dans la Constitution fédérale. Elle a exprimé l'avis que cette compétence devait appartenir au Conseil fédéral, comme c'est le cas depuis 1975, parce que cela permet des adaptations souples et rapides. Enfin, elle partage le point de vue du Conseil fédéral selon lequel des limitations de vitesse peuvent être créées pour des raisons relevant aussi de la protection de l'environnement.

Pour toutes ces raisons, tant juridiques que de fond, la commission vous propose, par 19 voix contre zéro et 3 absentions, d'approuver le projet d'arrêté que nous soumet le Conseil fédéral et de rejeter l'initiative populaire «Pro vitesse 130/100».

L'idée d'un contre-projet, direct ou indirect, a aussi été évoqué en commission. M. Massy a présenté à cet effet une proposition de renvoi au Conseil fédéral, avec mandat de proposer une modification de la loi sur la circulation routière tendant à donner aux Chambres fédérales la compétence de fixer la vitesse maximale générale des véhicules à moteur dans les localités, hors des localités et sur les autoroutes. Mais sa proposition n'a pas eu d'écho auprès des membres de la commission, de sorte qu'il l'a retirée. Nous aurons l'occasion d'en reparler tout à l'heure avec la proposition de renvoi identique que développera M. Gros. Plusieurs membres de la commission, considérant que l'initiative visait surtout la décision prise par le Conseil fédéral d'abaisser les limitations de vitesse de 130 à 120 et de 100 à 80 km/h plutôt que le niveau de la compétence pour prendre une telle décision, ont exprimé l'avis que la décision définitive que prendra le Conseil fédéral prochainement à ce sujet, dans la mesure où elle se rapprochera des exigences des auteurs de l'initiative, pourrait être considérée comme un contre-projet indirect et peut-être entraîner le retrait de l'initiative.

Quant à savoir à quel niveau devraient se situer ces limitations définitives de vitesse, la discussion en séance de commission a révélé deux tendances contradictoires. Les uns estiment que sur les autoroutes les effets de limitation de vitesse sur l'environnement sont minimes et qu'il y a lieu de rétablir la vitesse maximale à 130 km/h, tandis que, hors des localités, là où les effets ont été plus sensibles, la vitesse maximale devrait être maintenue à 80 km/h, modulée toutefois avec une plus grande souplesse. Les autres jugent désirable le maintien de la limite de 80 km/h hors des localités ainsi que le maintien – certains ont même proposé l'abaissement – de la limite actuelle de vitesse sur les autoroutes.

Mme Kopp, conseillère fédérale, a assuré la commission que le Conseil fédéral décidera des nouvelles limitations de vitesse avant que le peuple et les cantons ne soient appelés à se prononcer sur l'initiative «Pro vitesse 130/100».

Encore une fois, je vous invite à approuver le projet d'arrêté du Conseil fédéral et à recommander au peuple et aux cantons de rejeter l'initiative Pro vitesse 130/100.

Permettez-moi, à titre personnel, de m'exprimer au sujet des limitations de vitesse que le Conseil fédéral devra fixer prochainement. En 1984, la décision prise par le Conseil fédéral de ramener la vitesse de 130 à 120 km/h sur les autoroutes et de 100 à 80 km/h hors des localités, l'a été pour des raisons de protection de l'air essentiellement.

Or, il faut constater, et les études l'ont démontré, que cette mesure n'a pratiquement pas eu d'effet à cet égard sur les autoroutes. Il me paraît dès lors justifié que le Conseil fédéral revienne sur sa décision et fixe à nouveau à 130 km/h la vitesse maximale des véhicules automobiles sur les autoroutes, puisque cette mesure n'a pas eu les effets escomptés, sinon le Conseil fédéral y perdra de sa crédibilité.

Par ailleurs, il faut bien constater que la limitation de la vitesse à 80 km/h en dehors des localités, a eu des effets positifs aussi bien à l'égard des émissions de polluants que sur la sécurité du trafic. Il y a lieu dès lors de maintenir cette limitation à 80 km/h, hors des localités. Mais des dérogations bien signalées, vers le haut sur les tronçons bien aménagés et vers le bas sur les tronçons dangereux, s'imposent aussi. Ces dérogations interpréteront mieux l'esprit de la loi, en particulier le premier paragraphe de l'article 32 qui précise que «la vitesse doit toujours être adaptée aux circonstances, notamment aux particularités du véhicule et du chargement mais aussi aux conditions de la route, de la circulation et de la visibilité». Avec des dérogations, ces limitations de vitesse seront mieux comprises et probablement mieux respectées.

M. Gros: Les limitations de vitesse n'ont pas leur place dans la constitution, le groupe libéral est bien d'accord sur ce point. Mais voilà que, aujourd'hui, plus de 250 000 citoyens nous posent cette question par le biais d'une initiative populaire. L'initiative législative n'existant pas au plan fédéral, ces citoyens n'avaient d'autre moyen pour exprimer leur mécontentement que celui d'une modification constitutionnelle.

La proposition qui nous est faite par la commission de rejeter purement et simplement cette initiative ne résout pas du tout ce problème juridique car en cas d'acceptation par le peuple, nous verrions fixés dans la constitution les chiffres 130 et 100. Ce n'est pas satisfaisant et c'est pour cette raison que ma proposition vise à transférer les compétences en la matière, du Conseil fédéral au Parlement.

Pourquoi, me direz-vous, ne pas laisser cette compétence au Conseil fédéral, ce qui permet une plus grande rapidité de décision et une souplesse d'adaptation plus importante, en évitant la lourdeur d'une modification législative? Nous devons malheureusement constater qu'en ce domaine, la confiance n'existe plus entre la population et le gouvernement.

En 1984, le Conseil fédéral de l'époque, cédant aux «ayatollahs» de l'écologie, prenait la décision de limiter à 80 km/h la vitesse sur les routes et à 120 km/h sur les autoroutes. Dès lors, le fragile consensus, auquel nous étions arrivés avec le 100 km/h adaptable selon les tronçons routiers et le 130 km/h sur les autoroutes, était rompu. D'un problème surtout technique, visant en premier lieu à assurer la sécurité des usagers de la route, le Conseil fédéral a réussi à créer une affaire politique, en liant une décision, à la limite de l'arbitraire et dont les bases légales sont encore floues à ce jour, au problème du dépérissement des forêts. En ce sens, le gouvernement a largement contribué au profond «ras le bol» des automobilistes.

Maintenant que cet objet est devenu politique, il doit donc être traité par voie législative et non par voie d'ordonnance. Au vu de leur impact sur l'opinion publique, il s'avère que les limitations de vitesse sont devenues une règle de conduite aussi importante que la priorité de droite et que la largeur des camions, objet qui a pourtant retenu longuement notre attention. Il apparaît ainsi tout à fait justifié que le Parlement,

voire le peuple, puisse donner son avis sur la fixation des limites générales.

Dans son message concernant l'initiative 130/100, voici maintenant que le Conseil fédéral n'invoque plus la protection de l'environnement mais la sécurité routière pour justifier le maintien des limitations à 80 et à 100. Cela tient du tour de passe-passe! et ne craignons pas de le dire, d'un manque d'honnêteté. On se doute bien que l'effet de ces limitations sur les forêts doit être dérisoire et non quantifiable – M. Kohler, rapporteur, l'a d'ailleurs souligné –, ce d'autant que d'autres mesures, certainement plus efficaces, ont été prises entre temps, telle celle de l'introduction du catalyseur sur les nouveaux véhicules ou le contrôle annuel des émissions polluantes. Mieux encore, le message nous présente des arguments d'ordre énergétique pour justifier le 80/120 et ceci de manière totalement empirique, puisque l'on nous dit simultanément qu'il n'existe aucun chiffre précis concernant les économies de carburant éventuellement réalisées.

L'aspect international est également évoqué dans le message. Il conviendrait, d'après le Conseil fédéral, de lui laisser les compétences pour qu'il puisse rapidement harmoniser les limites de vitesse suisses avec celles des autres pays européens. Mais on voit bien que notre gouvernement n'a jamais fait usage de cette faculté jusqu'à maintenant. La France, l'Allemagne, l'Italie, l'Autriche, aucun de ces pays ne connaît les mêmes vitesses maximales que celles de la Suisse. Nous sommes, une fois de plus, les plus sévères et nous nous trouvons confinés dans le plus total isolationnisme. Reste le problème de la sécurité. Il n'est pas question de le minimiser puisque, bien au contraire, nous pensons que la décision d'abaisser les limites de vitesse doit être avant tout fondée sur la sécurité des usagers de la route.

Or, le message même est très prudent lorsqu'il analyse les effets des limitations à 80 et 120 km/h sur les accidents de la route. Il parle plutôt d'un ensemble de mesures à prendre pour assurer la sécurité et il nous dit: «Il n'est pas possible d'indiquer séparément, pour chaque mesure, quelle part en pour cent elle a prise au succès final». Le message nous dit aussi qu'il est très difficile de fixer le niveau des limitations de vitesse pour rendre cette influence optimale. J'ajouterai que, pour mesurer l'influence d'une limitation de vitesse sur le nombre d'accidents, il faudrait encore s'assurer que cette limitation soit respectée, ce qui ne semble pas être le cas. J'y reviendrai.

Pour renforcer encore la sécurité sur les routes, objectif prioritaire pour nous, il est possible d'imaginer des mesures plus axées sur la responsabilité individuelle. Une réforme du permis de conduire est envisageable, par exemple, par le biais d'un permis à l'essai pendant cinq ans, les nouveaux conducteurs étant à l'origine d'un grand nombre d'accidents.

En conclusion, je dirai que le Conseil fédéral de 1984 n'a pas mesuré la portée de ses décisions. En allant trop loin, sous la pression de paniques organisées, le gouvernement a pris des mesures qui ne sont pas respectées. Or, si elles ne le sont pas, c'est qu'elles ne sont pas respectables, car elles ne correspondent, en l'occurrence, ni à l'état de nos routes ni à celui de nos véhicules.

Savez-vous que la plupart des gendarmes sur les autoroutes ne règlent plus leur appareil de radar sur 120 km/h, de peur de ne pouvoir assumer ensuite les contrôles de ces véhicules? Ce n'est pas raisonnable. Quand une décision n'est pas respectée, il faut savoir admettre qu'elle est mauvaise. Comme le Conseil fédéral a cédé devant une minorité dans le problème de Kaiseraugst, il aurait été bon qu'il tienne aussi compte d'une majorité de citoyens qui ne respectent pas ses décisions.

Ce non-respect flagrant montre bien que la question des limitations générales de vitesse est devenue une affaire politique et que seule la voie législative permettrait d'obtenir un accord préalable à leur fixation. D'où la proposition que je vous présente de pouvoir inscrire dans la loi les limites générales de vitesse. Cela nous éviterait de les fixer dans la constitution. La base décisionnelle serait considérablement

élargie au Parlement puis, le cas échéant, au peuple. On irait ainsi dans le sens d'une plus grande transparence, d'un plus grand consensus et, partant, d'un meilleur respect des décisions prises. Il me semble que c'est le seul moyen de faire un pas en direction des initiants et d'éviter le plan constitutionnel.

Cela dit, si cette proposition était refusée, je devrais me rallier, juridiquement à contre-cœur, à la proposition subsidiaire Friderici, qui est de recommander au peuple et aux cantons d'accepter l'initiative.

Scherrer: Ich stelle Ihnen den Antrag, der Volksinitiative Pro Tempo 100/130 zuzustimmen, weil nur mit der Annahme der Initiative der Verpolitisierung von Tempolimiten ein Ende gesetzt werden kann. Wir erinnern uns: Im Anschluss an die Walddebatte hatte der Bundesrat die Tempolimiten von 80/120 verfügt und bis zum 31. Dezember 1987 befristet. Mit wenig stichhaltigen Argumenten wurden die Limiten über diesen Termin hinaus verlängert. Das Volk kann sich also offensichtlich nicht auf die Aussagen des Bundesrates verlassen und bekommt einmal mehr den Eindruck, dass «die in Bern» sowieso machen, was sie wollen. Wir wundern uns dann über die sinkende Stimmbeteiligung.

Zudem: Sehen Sie sich doch die tägliche Abstimmung auf unseren Strassen an! Die wenigsten Verkehrsteilnehmer halten sich an die geltenden Tempolimiten, weil einerseits deren Sinn nicht eingesehen wird und sie andererseits in den wenigsten Fällen an die tatsächlichen Verhältnisse angepasst sind, wie dies bei generellen Limiten nun einmal der Fall ist.

Bei Radarkontrollen werden täglich viele Mitbürgerinnen und Mitbürger als Straftäter erlappt, weil sie sich nicht an die willkürlich festgelegten Tempolimiten halten, sondern ihre Fahrweise den tatsächlichen Verhältnissen anpassen. Die Frage ist berechtigt, ob es sinnvoll ist, diese Leute für grundsätzlich richtiges Verhalten zu bestrafen.

Genau darum geht es. Die primäre Frage ist nämlich nicht, wie schnell gefahren werden darf, sondern ob es richtig ist, willkürliche Tempolimiten zu erlassen, die von der Mehrheit dann eben nicht eingehalten werden.

Ich stelle auch fest, dass die Höchstgeschwindigkeiten nur reduziert worden sind; nie wurde ein Schritt in die andere Richtung getan!

Dem Argument des Bundesrates, wonach allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzungen von Umständen beeinflusst werden, die immer wieder neu abzuklären sind, wird also nur sehr einseitig nachgelebt. Strassen und Fahrzeuge werden laufend sicherer und besser. Diesem Umstand wird aber offensichtlich nicht Rechnung getragen.

Grundsätzlich ist es zwar richtig, dass Tempolimiten die Unfallzahlen günstig zu beeinflussen vermögen, doch müssen diese Limiten den Strassenverhältnissen individuell angepasst sein und von den Verkehrsteilnehmern darum respektiert werden, weil deren Sinn erkannt wird. Der einfache Zusammenhang zwischen generellen Tempolimiten und Unfallzahlen ist nicht vorhanden. Die gefahrene Geschwindigkeit ist nämlich nie die primäre Ursache eines Unfalles. Es spielen jeweils mehrere und viel wichtigere Faktoren wie Witterungs- und Sichtverhältnisse, Zustand von Strasse und Fahrzeug sowie der Grad der Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer mit.

Das Ziel von Massnahmen im Strassenverkehr muss sein: Unfälle zu vermeiden. Hier sind zu tief angesetzte Tempolimiten nicht der richtige Weg. Bei Geschwindigkeiten, die vom Verkehrsteilnehmer als den Verhältnissen entsprechend zu langsam beurteilt werden, lässt nämlich die Aufmerksamkeit markant nach; Unaufmerksamkeit ist eine der häufigsten Unfallursachen. Es ist also eindeutig sicherer, den tatsächlichen Verhältnissen angepasst und aufmerksam – mit z. B. 100 – als gelangweilt mit 80 zu fahren.

Das Landesversorgungsgesetz ermächtigt den Bundesrat, bei erheblicher Gefährdung oder Störung der Energieversorgung Massnahmen zur Verminderung des Treibstoffverbrauchs zu treffen. Die heutigen Tempolimiten sind dafür jedoch ein denkbar schlechtes Instrument. Dies beweisen

schon die Berechnungen im kürzlich erschienenen Expertenbericht, mit dem die Vorteile des geltenden Temporegimes bewiesen werden sollten. Von ganzen 1,7 Prozent Treibstoffeinsparung ist die Rede.

Dieser Expertenbericht ist – was diesen Punkt betrifft – absolut wertlos. Wird mit einem Fahrzeug in einem Labor der Empa oder des Technikums Biel ein Test nach einem festgelegten Fahrprogramm zweimal unter absolut gleichen Bedingungen – also auch gleichen Geschwindigkeiten – gefahren und jeweils der Treibstoffverbrauch gemessen, sind die Unterschiede zwischen zwei Messungen grösser als die aufgrund von theoretischen Grundlagen errechneten Einsparungen mit Tempo 80/120. Ich verfüge über die entsprechenden Unterlagen und kann sie Ihnen zeigen.

Auffallend ist auch, dass sich die Berechnungen der Experten ziemlich genau mit den Schätzungen decken, die vor der Einführung von Tempo 80/120 gemacht wurden. Offensichtlich wurde hier bewiesen, was bewiesen werden musste.

Seriöse ausländische Untersuchungen liefern da stichhaltigere Resultate. Gemäss einer Information des Verbandes Deutscher Automobilimporteure betrug die durchschnittliche Verbrauchsminderung bei Importfahrzeugen zwischen 1978 und 1985 – also innert sieben Jahren – volle 20 Prozent. Das ist mehr als das Zehnfache dessen, was uns der erwähnte Expertenbericht mit Tempo 80/120 vorgaukelt.

Sollten sich in der Schweiz einmal – zum Beispiel durch kriegsähnliche Ereignisse bedingte – grosse Versorgungsengpässe zeigen, kann diesen nicht mit Temporeduktionen, sondern nur mit partiellen Fahrverboten oder einer Treibstoffkontingentierung begegnet werden. Diese Kompetenzen werden dem Bundesrat mit Annahme dieser Volksinitiative ja nicht genommen, und die vorerwähnten Massnahmen würden bei einem wirklichen Ernstfall vom Volk verstanden und akzeptiert.

Das Umweltschutzgesetz sieht vor, dass unter anderem Schadstoffemissionen durch den Erlass von Verkehrsvorschriften eingeschränkt werden können. Auch hier zeigt sich bei einem Vergleich zwischen der Wirkung von Tempolimiten und der modernen Technik, wie untauglich eine generelle Reduktion von Höchstgeschwindigkeiten ist. Gemäss den Berechnungen im besagten Expertenbericht sollen die Stickoxide durch Tempo 80/120 um bloss 3,5 Prozent vermindert worden sein. Von Kohlenwasserstoffen und CO spricht hier wohlweislich niemand mehr. Nebenbei bemerkt: Auch hier decken sich die Berechnungen in auffälliger Weise mit den Schätzungen vor Einführung von Tempo 80/120.

Die Technik des geregelten Dreiwegkatalysators reduziert die Schadstoffe jedoch um rund 90 Prozent. Bereits heute machen Katalysatorfahrzeuge mehr als 20 Prozent des gesamten Fahrzeugparkes aus. Die Schadstoffbelastung aus dem Verkehr hat also um mehr als 18 Prozent abgenommen. Die leichte Zunahme des Fahrzeugbestandes hat diesen deutlichen Fortschritt im übrigen nicht zunichte gemacht, auch wenn dies vom Bundesamt für Umweltschutz wider besseres Wissen behauptet wird.

Bei Abgasmessungen nach einem festgelegten Fahrmodus sind die Unterschiede zwischen zwei identischen Messungen wieder grösser als die fragwürdigen Berechnungen des Expertenberichtes. Also hat dieser auch in diesem Punkt keine Aussagekraft.

Ich komme also zur Feststellung, dass der Expertenbericht, der die Wirksamkeit von Tempo 80/120 stützen soll, wertlos ist, weil er aufgrund von theoretischen Rechenmodellen erstellt wurde, die Praxis mit ihren beweisbaren Fakten jedoch überzeugendere Ergebnisse liefert. Die Tempolimiten 80/120 oder auch 80/130 sind kein taugliches Mittel zur Reduktion von Unfällen und zur Herabsetzung der Luftbelastung. Und wo es nicht nötig und sinnvoll ist, eine Beschränkung zu erlassen, ist es nötig und sinnvoll, keine Beschränkung zu erlassen.

Nun steht auch der sogenannte Kompromissvorschlag 80plus/130 im Raum. Das ist wirklich ein fauler Kompromiss. Von ganzen 5 Prozent des Strassennetzes ist die Rede, die mit 100 km pro Stunde signalisiert werden könnten. Da wäre

es ehrlicher und konsequenter gewesen, gleich für Tempo 80 ohne plus/130 einzutreten. Mit einem solchen Arrangement der Salamtaktik kann ich mich nicht einverstanden erklären.

Das Argument, wonach Tempolimiten nicht in die Verfassung gehören, ist auch einer Ueberlegung wert. Die Bundesverfassung dient meiner Ansicht nach nicht nur zum Festlegen von Zielen usw., sondern auch zum Schutz des Volkes vor Verwaltungswillkür.

In diesem Sinne beantrage ich Ihnen, der Volksinitiative Pro Tempo 100/130 zuzustimmen.

M. Friderici: Il est nécessaire pour comprendre la proposition subsidiaire que je sou mets à votre appréciation, de revenir sur les éléments qui ont incité le Conseil fédéral à décréter un abaissement des vitesses sur les routes et autoroutes suisses.

En mars 1984, l'Office fédéral de la protection de l'environnement commettait un document fort contesté dans ses cahiers de l'environnement No 22 intitulé: réduction des vitesses et émissions polluantes. Cette étude arrive à la conclusion que les émissions polluantes étaient sensiblement diminuées par une réduction de la vitesse des véhicules automobiles. Les conclusions de l'Office fédéral de la protection de l'environnement, basées sur des travaux du laboratoire fédéral d'essais des matériaux et de l'Ecole d'ingénieurs de Bienne étaient en contradiction avec d'autres études menées soit par l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich, soit par des organismes étrangers, notamment le TÜV allemand et un laboratoire des Pays-Bas. Dans son message, le Conseil fédéral lui-même qualifie d'empiriques les essais sur lesquels se base l'Office fédéral de la protection de l'environnement. Le 4 juin 1984, la maison Daimler-Benz publiait un rapport relatif au document de l'Office fédéral de la protection de l'environnement et stigmatisait les nombreuses erreurs scientifiques qui avaient présidé à son élaboration.

Malgré les doutes émis à l'époque sur cet instrument de décision, seule comptait alors la psychose de la mort des forêts. A ce moment-là, il n'a été fait mention que de ce seul élément pour justifier la réduction des vitesses de 100 à 80 km/h sur les routes, de 130 à 120 km/h sur les autoroutes, ce qui est contradictoire, car si le but est véritablement de limiter les émissions, il faudrait imposer les mêmes maximums de vitesse sur toutes les routes, les conséquences étant les mêmes sur les autoroutes que sur les autres routes. Or, le Conseil fédéral n'avait pas compétence pour décréter ces abaissements de vitesse, car non conformes au but de la loi sur la circulation routière qui est, selon les arrêts antérieurs du Tribunal fédéral, d'assurer la sécurité du trafic. Le Conseil fédéral l'avait d'ailleurs parfaitement compris, puisqu'il n'invoqua pas, à l'époque, l'article 32, alinéa 2 de la loi sur la circulation routière pour fonder son ordonnance. En outre, le Conseil fédéral s'est opposé plus tard, sans raison, à une compétence cantonale fixée à l'article 32, alinéa 3 de la loi sur la circulation routière qui permet à l'autorité cantonale d'élever la vitesse sur certains tronçons de routes. L'article 57 de la loi sur la circulation routière invoquée par le Conseil fédéral pour justifier sa décision ne semble pas être plus adapté à l'usage qui en a été fait; la Cour de cassation pénale du Tribunal cantonal vaudois émet, dans un arrêt du 16 juin 1986 de sérieux doutes à ce sujet: «Il n'est pas certain que la LCR habilitait le Conseil fédéral à édicter par voie d'ordonnance, pour des motifs tenant à l'environnement, l'abaissement de vitesses critiquées.» S'agissant de l'article 12, alinéa 1, lettre c et alinéa 2 de la loi sur la protection de l'environnement, il y a lieu de relever qu'il ne concerne que des clauses qui sont relatives aux limitations d'émissions par des mesures prises à la source, comme par exemple des prescriptions en matière de construction, d'isolation, de combustible ou de carburant. Il n'a en revanche jamais été question de limitation de vitesse lors des travaux des Chambres. Il s'impose en revanche, que les limitations de vitesse n'entrent pas dans la notion de trafic, car elles ne constituent pas des mesures prises à la source.

Or, on peut imaginer que, s'agissant d'une question d'une pareille importance politique, le législateur l'aurait certainement au moins abordée s'il y avait seulement pensé. Il paraît donc évident que le Conseil fédéral d'alors a abusé de son pouvoir en arrêtant une limite qui ne répondait pas à l'attente de l'organe législatif. De ce fait, le Conseil fédéral a violé les intentions clairement manifestées par les Chambres lors de l'élaboration de la loi sur la circulation routière et de la loi sur la protection de l'environnement, même si nos Conseils entendaient lui donner une certaine marge de manœuvre.

Comme je l'ai déjà relevé, les conclusions de l'Office fédéral de la protection de l'environnement étaient contestées et les résultats de l'essai en cours tendent à prouver que les groupements et associations qui s'étaient opposés à cette limitation avaient raison en prétendant que les diminutions d'émissions polluantes seraient inférieures aux prévisions. D'autres prescriptions, techniques celles-là, se sont avérées beaucoup plus efficaces depuis lors. Comme certains tests l'ont prouvé depuis, il semble évident à tout profane, qu'une voiture circulant à 80 km/h en 3me vitesse consomme et pollue plus que la même voiture circulant à 100 km/h en 4me vitesse. Ce n'est toutefois pas l'avis des auteurs du message qui nous occupe, puisque ceux-ci arrivent à une conclusion inverse, prouvant une nouvelle fois leur étroitesse de vues et le manque de sérieux de leur raisonnement. Quant à la fluidité et au déroulement plus homogène du trafic, il y a lieu de se demander si les auteurs du message sortent quelquefois de leur bureau ou s'il ne s'agit que d'une clause de style. On note en effet une augmentation de la nervosité, parfois de l'agressivité de la part des conducteurs dès qu'ils trouvent sur leur route de véritables chicanes ambulantes constituées par des véhicules plus lents, que la différence de vitesses ne leur permet plus de dépasser dans de bonnes conditions de sécurité.

La diminution du nombre des accidents a été constante depuis plus d'une dizaine d'années, alors que le nombre des véhicules augmentait. La seule exception est 1986, deuxième année de l'essai en cours; ce résultat tendrait donc à infirmer les conclusions du message. A ce titre, il faut signaler que l'amélioration du réseau routier et autoroutier, tout comme les techniques de construction des véhicules ont fait beaucoup plus pour la sécurité et l'abaissement du nombre de victimes de la route que les limitations de vitesse, dont on peut d'ailleurs se demander si elle ne constituent pas un facteur négatif.

En conclusion, je vous demande, en premier lieu, d'approuver la proposition de M. Gros et de voter le renvoi au Conseil fédéral pour inscription des limitations de vitesse dans la loi sur la circulation routière, en souhaitant que l'Exécutif fédéral tienne compte dans le message qu'il nous présentera à cette occasion du large appui populaire qu'ont rencontré les auteurs de l'initiative dans leur récolte de signatures. Subsidièrement, en cas de refus de cette proposition, je vous invite à modifier l'article 2 de l'arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire «Pro vitesse 130/100» avec le nouveau texte suivant: «L'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons d'accepter l'initiative».

Präsident: Es folgen die Fraktionssprecher. Das Wort hat Herr Müller-Meilen für die freisinnig-demokratische Fraktion.

Müller-Meilen: Die freisinnig-demokratische Fraktion lehnt die Verankerung von Tempolimiten in der Bundesverfassung und damit die Volksinitiative Pro Tempo 130/100 ab. Sie empfiehlt dem Bundesrat, ab 1990 die Tempolimiten auf 80plus/130 festzulegen und dies möglichst bald zu beschliessen.

Tempolimiten sind nach Auffassung der FDP pragmatische Hilfsmittel zur Regelung des Verkehrs, wobei ihre Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und zum Zweck der Reduktion der Luftschadstoffe zu berücksichtigen sind. Tempolimiten sollten weder Marterpfähle einer fundamentalistischen Umweltökologie noch Flammenzeichen einer

grenzenlosen Autoideologie in der Bundesverfassung werden, wie sie Herr Scherrer hier annähernd vertreten hat.

Die Festlegung der Tempolimiten sollte nach unserer Auffassung in der Kompetenz des Bundesrates bleiben. Ihre Festsetzung in der Bundesverfassung würde unser Grundgesetz nicht nur mit weiteren Detailvorschriften belasten. Sie würde vor allem auch die in dieser Frage notwendige Flexibilität aufheben; dies gilt in fast gleichem Ausmass auch für die Verankerung im Strassenverkehrsgesetz, gegen dessen Aenderungen das Referendum ergriffen werden kann.

Wir brauchen eine gewisse Beweglichkeit in dieser Frage, weil sich die Entwicklung auf dem Benzinmarkt rasch ändern kann, was bereits einmal Anpassungen verlangte. Aber auch die technische Entwicklung der Motorfahrzeuge oder allenfalls gesamteuropäische Regelungen können eine Aenderung nötig machen. In solchen Fällen Verfassungsänderungen vornehmen zu müssen, würde unseren politischen Apparat unnötig belasten.

Aus diesen staatsrechtlichen Gründen lehnen wir eine Verankerung in der Verfassung ab.

Die FDP-Fraktion hat sich zuhänden des Bundesrates aber auch mit der Frage beschäftigt, welche Tempolimiten künftig gerechtfertigt seien. Die Expertenberichte geben ein recht klares und differenziertes Bild der Untersuchungsjahre, falls man wirklich bereit ist, die Fakten als solche zu akzeptieren und sie nicht durch eine getrübte grüne oder Autobrille zu interpretieren.

In bezug auf den Ausstoss an Luftschadstoffen hat sich erwiesen, dass vor allem der Stickoxidausstoss der Fahrzeuge 1985 bis 1987 «um gut 3 Prozent gesunken ist». Rechnet man aber Industrie, Gewerbe und Haushalte mit ein, so macht dies noch 2 Prozent aus. Der Bundesrat rechnete 1984 bei Tempo 80/100 in den Vernehmlassungsunterlagen mit 7 Prozent. Da die wesentlich verschärften Vorschriften in den kommenden 12 Jahren eine Reduktion der Emissionen von Stickoxid und von Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoffen auf einen Viertel bis einen Drittel der Mengen von 1984 mit sich bringen, fallen die Auswirkungen der Tempolimiten allmählich auf unter ein Prozent zurück. Bei nüchterner Betrachtung kann man dies in besten Treuen nicht mehr als gewichtigen Beitrag zur Luftschadstoffbekämpfung bezeichnen.

Bei den Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit liegen die Dinge etwas anders. Auf den Autobahnen haben von 1984 bis 1987 die Zahlen der Unfälle und der Verletzten sogar zugenommen. Die Zahl der Getöteten hat gegenüber dem extrem hohen Jahr 1984 auf den Autobahnen leicht abgenommen. Die Beurteilung der Auswirkungen im Expertenbericht als «gering, jedoch positiv» muss daher als sehr wohlwollend bezeichnet werden.

Eindeutig positiv sind hingegen die Auswirkungen auf den Hauptstrassen ausserorts, ist doch dort von 1984 bis 1987 nicht nur die Zahl der Unfälle deutlich zurückgegangen, sondern auch die Zahl der Verletzten – um 7 Prozent –, und die Zahl der Getöteten sogar um 18 Prozent.

Aus diesem Grund rechtfertigt es sich, an Tempo 80 ausserorts festzuhalten, wobei aber in vermehrtem Masse den örtlichen Verhältnissen durch Differenzierung nach oben und nach unten Rechnung getragen werden sollte. Diese Möglichkeit ist für die Kantone bereits im Strassenverkehrsgesetz gegeben.

Wenn der Bundesrat neue Tempolimiten – 80plus/130, so nehmen wir an – festlegt, wäre meines Erachtens eine gemeinsame Grossaktion von Bund und Kantonen zur strengen Durchsetzung der neuen Höchstgeschwindigkeiten dringlich. Was sich heute auf unseren Autobahnen, aber auch auf vielen anderen Strassen abspielt, kann nur noch als Anarchie bezeichnet werden und empört in zunehmendem Masse die korrekten Autofahrerinnen und Autofahrer. Dieser Zustand leistet auch unserem Rechtsstaat einen ganz schlechten Dienst, wird doch die Nichteinhaltung von rechtsgültigen Vorschriften zur Gewohnheit. Im Bericht der Expertengruppe Verkehrssicherheit steht sogar der fatale Satz, die Kontrollen der Polizei zeigten, dass Tempo 80 auf

gewissen Strassen mit normalem Aufwand nicht mehr durchsetzbar sei, weil weit über 50 Prozent der Fahrer die Geschwindigkeit überschreiten würden. Das kann doch nicht mehr akzeptiert werden!

Bei der Neufestsetzung der Tempolimits dürfen zudem die Erklärungen des Bundesrates bei der Einführung von Tempo 80/120 nicht übersehen werden, will der Bundesrat nicht an Glaubwürdigkeit einbüßen. Der Bundesrat bezeichnete die neuen Grenzen 1984 ausdrücklich als «notwendige Zwischenlösung bis zum Wirksamwerden verschärfter Abgasvorschriften». Der Bundesrat wird auch an diesen und an anderen Äusserungen im Vernehmlassungsverfahren bei seinem künftigen Entscheid gemessen werden. Nachdem die Auswirkungen auf die Luft erheblich unter den Erwartungen geblieben sind, lässt sich 120 auf Autobahnen nicht mehr rechtfertigen. Die Verkehrssicherheit kann vor allem für 80plus ins Feld geführt werden.

Noch ein kurzes Wort zum Antrag Gros, die Kompetenz für die Tempolimits den eidgenössischen Räten zu übertragen. Ein fast gleicher Antrag seines Fraktionskollegen Massy lag der Kommission vor, wurde aber nach gewalteter Diskussion zurückgezogen. In der Tat sind fast die gleichen Gründe, die gegen eine Verankerung in der Bundesverfassung sprechen, auch gegen eine Festlegung im Strassenverkehrsgesetz, gegen die das Referendum ergriffen werden könnte, anzuführen. Da die Volksinitiative sehr wahrscheinlich im ersten Halbjahr 1989 zur Abstimmung kommt, kann eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes auch keinen indirekten Gegenvorschlag bringen, weil sie zeitlich nie bis zu diesem Zeitpunkt durch die Räte verabschiedet wäre, vor allem nachdem der Ständerat bereits einen entsprechenden Antrag mit 27 zu 10 Stimmen abgelehnt hat. Wichtig ist hingegen, dass der Bundesrat möglichst bald seinen Entscheid in bezug auf die Tempolimits beschliesst und bekanntgibt.

Der Rückweisungsantrag ist auch abzulehnen, weil die Kompetenz vor nicht allzu langer Zeit auf Wunsch der Bundesversammlung dem Bundesrat übertragen wurde; die Bundesversammlung würde sich gewissermassen selbst desavouieren.

Ich beantrage Ihnen im Namen der FDP-Fraktion, die Nein-Parole zur Volksinitiative «100/130» auszugeben und den Rückweisungsantrag abzulehnen.

Bircher: Für die SP-Fraktion sprechen so viele sachliche Gründe gegen die vorliegende Verfassungsinitiative, dass sie einstimmig Ablehnung empfiehlt.

Der Verfassungstext ist ein klassisches Beispiel dafür, dass Verfassungsrecht am untauglichen Objekt geschaffen werden soll.

Zur Berücksichtigung von Zielen, beispielsweise des Energiesparens in Mangellagen – denken Sie nur an die Energiekrise von 1973 –, oder für Massnahmen des Umweltschutzes – wir erinnern uns an die Sofortmassnahmen gegen das Waldsterben – oder auch aus Gründen der Verkehrssicherheit müssen die Tempolimits nötigenfalls rasch und zweckmässig geändert werden können. Mit einer Verankerung in der Verfassung jedoch bewirken wir gerade das Gegenteil.

Gegen die Volksinitiative müsste folgerichtig auch der sein, der für höhere Tempolimits eintritt. Denken Sie aber auch daran, wohin es führen würde, wenn für jedes Verkehrsfahrzeug in der Verfassung einschlägige Bestimmungen festgehalten würden. Da kämen zu Recht auch die Fussgänger mit der berechtigten Forderung beispielsweise nach mehr Bewegungsfreiraum in den Städten, oder da wären etwa die Velofahrer mit der Abschaffung der Velonummernpflicht oder mit dem Recht zum Rechtsüberholen im Verkehr usw. Am Schluss wäre die Verfassung effektiv ein zweites Strassenverkehrsgesetz.

Es sind aber auch zahlreiche gewichtige sachliche Gründe, die für Ablehnung dieser Volksinitiative und gegen die Herabsetzung der heute geltenden Tempolimits sprechen.

Nehmen wir die Benzineinsparung vorweg. Mit der heutigen Temporegelung – so belegen es Zahlen und Berechnungen, die wir erhalten haben – können immerhin jährlich zirka 60 Millionen Liter Benzin eingespart werden. Oder betrachten wir die Auswirkungen auf die Umwelt, die jetzt vom Vertreter der Autopartei herabgespielt wurden. Bei tieferen Tempolimits sind die Lärmemissionen geringer; Lärm – eines der Hauptübel des Verkehrs – wird von den meisten Leuten als störend empfunden.

Die Luftverschmutzung mit Stickoxiden ist nachweisbar zurückgegangen. Einer der beiden uns vorliegenden Expertenberichte belegt dies, und der Bericht würde sogar für eine weitere Senkung der Tempolimits sprechen. Man kann natürlich immer sagen, bei nur 10 km Tempo-Unterschied sei die Abnahme des Schmutzstoffausstosses zu gering, folglich könne man die heutige Tempolimits ablehnen oder auf 130 km/h gehen. Aber wenn Sie die gleiche Messung bei 20 km oder bei 30 km Differenz machen, kommen natürlich entsprechend andere Abgasemissionsunterschiede zutage.

Gleiches Ergebnis der Expertenberichte auch beim Argument «Verkehrssicherheit»: Die Zahl der schwereren Verkehrsunfälle ist als Folge der neuen Tempolimits gesunken. Ich zitiere nur zwei Zahlen: 1984, bei der alten Regelung (Tempo 130 auf Autobahnen), beklagten wir noch 1101 Verkehrstote auf unseren Strassen. 1985, im ersten Jahr der neuen Regelung, sank diese Zahl auf 908 Tote im Strassenverkehr. Auch Italien hat bei der versuchsweisen Einführung von Tempo 110 auf Autobahnen diesen Sommer sofort einen geringeren Blutzoll registriert. Im Juli und August starben 128 Menschen weniger als im Jahr zuvor auf Italiens Autobahnen.

Wir wissen, dass bei höheren Geschwindigkeiten die Aufprallenergie nicht bloss proportional, sondern progressiv mit der Geschwindigkeit zunimmt. Die Verletzungen sind schwerer, die Überlebenschancen geringer. Das Unfallrisiko steigt bei höheren Limits auch deshalb, weil Überholmanöver häufiger und die Bremswege länger werden.

Die heutigen Tempolimits rechtfertigen sich aber auch im heute so oft bemühten europäischen Vergleich. Von 17 europäischen Staaten haben nur drei Länder auf Autobahnen höhere Limits als die Schweiz.

Noch ein Wort zur ebenfalls so viel bemühten Akzeptanz der heutigen Temporegelung: Es ist interessant, dass in einer jüngsten Befragung einer schweizerischen illustrierten Zeitschrift 65 Prozent der befragten Leute mit den geltenden Tempi 120 auf Autobahnen, 80 ausserorts grundsätzlich einverstanden sind. Also immerhin 65 Prozent in einer sogenannten repräsentativen Befragung!

Der Bundesrat, Frau Bundesrätin Kopp, ist deshalb gut beraten, keiner Zickzack-Politik zu verfallen und unter dem emotionsgeladenen Druck einer Volksinitiative wieder Abweichungen etwa nach oben zu beschliessen. Dies würde den Ergebnissen der Expertenberichte widersprechen. Es würde aber auch psychologisch in der Bevölkerung zu einer Verunsicherung führen. Die Rücksichtnahme auf schwächere Verkehrsteilnehmer – auf Kinder und Ältere – würde es sogar eher nahelegen, für tiefere Tempogrenzen, etwa in den Quartieren und Dörfern, zu sorgen. Dort, wo die Menschen leben, wird die Verkehrsberuhigung bei anhaltendem Anstieg der Motorisierung immer wichtiger und rötiger.

Gerade hier wächst die Besorgnis weitester Bevölkerungskreise, zu denen auch die meisten Autofahrer selbst gehören, dass in ihren Wohngebieten die heute gültigen Tempolimits viel zu wenig konsequent eingehalten und durchgesetzt werden. Man muss sich da nicht wundern, wenn zum reinen Selbstschutz vieler Bewohner die gänzliche Aussperung des Verkehrs gefordert wird.

Wir empfehlen Ihnen zusammenfassend, die Volksinitiative und die Rückweisungsanträge abzulehnen. Wir sind überzeugt, dass letzten Endes auch das Schweizer Volk zwischen emotionalen und sachlichen Argumenten sehr wohl unterscheiden wird. Furcht vor dem Volksentscheid, wie sie bei einzelnen Kreisen jetzt durchzuschimmern beginnt, ist deshalb fehl am Platz.

Basler: Der Bundesrat soll weiterhin die Höchstgeschwindigkeiten festlegen können. Neben der Verkehrssicherheit soll er sich dazu auch auf umwelt- und energiepolitische Gründe stützen dürfen. Jedenfalls ist das die Meinung der SVP-Fraktion. Sie lehnt daher die Volksinitiative «Pro Tempo 130/100» grossmehrheitlich ab. Diese Zahlen sollen nicht in unserer Bundesverfassung festgeschrieben sein.

An starken Argumenten gegen die Initiative wird es uns im Vorfeld der Abstimmung nicht fehlen. Das Einleuchtendste dürfte aus dem einmaligen Grossversuch mit zwei Temporegimes entstehen. Ein Institut der ETH und die Beratungsstelle für Unfallverhütung haben nämlich das Unfallgeschehen der Jahre 1985/1986 mit den reduzierten Höchstgeschwindigkeiten (80/120) mit den zwei vorangehenden Jahren 1983/1984 verglichen, als noch Tempo 100/130 gegolten hatte. Auf dem gesamten Hauptstrassennetz ausserorts ist in den Jahren 1985/1986 die Zahl der Verunfallten bezogen auf die beiden Vorjahre um 10 Prozent zurückgegangen, und das, obwohl die beiden Winter der nachfolgenden Periode intensiver und der Unterhaltsdienst zurückhaltender waren als in der Bezugsperiode, in der man noch weniger Rücksicht auf Streusalzschäden genommen hatte. Auf den Autobahnen war zwar – wir haben es gehört – kein entsprechender Rückgang der verunfallten Personen zu beobachten.

Die Initiative von Herrn Böhi ist aber eine Einheit. Gemäss dieser Initiative können wir nicht die 80 km/h ausserorts beibehalten und die Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen wieder erhöhen. Für die Volksabstimmung muss man aber wissen, dass ausserorts das Gemetzel auf den Haupt- und Nebenstrassen stattfindet, also dort, wo 80 km/h Höchstgeschwindigkeit gilt. Statistisch gesehen tragen wir wöchentlich einen Toten von der Autobahn, von den Haupt- und Nebenstrassen aber täglich einen. Auf nicht richtungsgetrennten Strassen ist die Relativgeschwindigkeitsgrenze zweier sich kreuzender Fahrzeuge eben 160 km/h, und diese Relativgeschwindigkeit, mit der zwei Fahrzeuge aufeinander zukommen können, soll mit der Initiative wieder auf 200 km/h erhöht werden. Das wäre wider jede Vernunft.

Hinter den 9000 Verunfallten, die wir jährlich auf unseren Ausserortsstrassen bergen, sind zu viele unschuldig Betroffene, als dass man hier auf eigenverantwortliches Handeln mit selbst zu tragenden Folgen verwiesen werden könnte. Jährlich tausend Verunfallte mehr oder weniger haben auch Einfluss auf die Kosten im Gesundheitswesen.

Auch wenn im Abwägen die Tempolimite 130 auf Autobahnen aus Unfallgründen weniger angreifbar ist, gibt es andere Gründe, die heutige Grenze von 120 nicht wieder zu erhöhen: Wohl hat der Bundesrat die Reduktion als vorübergehende Massnahme beschlossen, bis Katalysatoren in den Autos die Schadstoffe spürbar verringern. Aber, Kollege Müller, indessen erkennen wir auch, dass es nicht mehr nur Giftgase sind, die unsere Atmosphäre schädigen, es ist eine Klasse neuer Stoffe dazu gekommen, die unser Klima verändern werden, nämlich die Spurengase in der Atmosphäre. Eines davon ist das Kohlendioxid, das kann kein Katalysator ausfiltern. Es ist das Hauptverbrennungsprodukt.

Zum Verbrennen von einem Liter Benzin müssen 7000 Liter Luft durch Vergaser, Motor und Auspuff gestossen werden. Unsere Atmosphäre weist im jahrtausendealten Gleichgewicht nur 3 Promille an Kohlendioxid aus. Und diese Grenze verändern wir nun messbar durch Verbrennung der Energiereserven aus erdgeschichtlichen Zeiten. Energiesparen – wir haben es doch letzte Woche gehört – wird zum Gebot. Wer auf der Autobahn nur einen Kilometer pro Stunde weniger schnell fährt, der spart auf jener Strecke ein Prozent an Energie.

Aus den Unterlagen, die wir in der Kommission erhalten haben, sollte uns bei diesen Höchstgeschwindigkeitsüberlegungen noch eine andere Energiesparzahl beschäftigen: Mit 100 Kilogramm Minderengewicht eines Motorfahrzeuges werden etwa 0,7 Liter Benzin eingespart pro 100 km Fahrt. Wenn wir bedenken, dass die Tara, also die Verpackung, die wir im heutigen Personenwagen brauchen, das Zehnfache der Nutzlast ist, die es zu transportieren gilt, so sehen wir, dass doch die Autozukunft im ultraleichten Fahrzeug liegt.

In einem Labor der ETH wurde gezeigt, dass mit heutiger Technik ein Oekomobil gebaut werden könnte, das nur einen Viertel des heutigen Benzinverbrauchs bedürfte. Aber neben dem politischen Willen, leichtere Fahrzeuge zu fordern, braucht es auch vernünftige Auslegungsgrössen. Eine der empfindlichsten ist dabei die Höchstgeschwindigkeit, denn die Energie des Fahrzeuges, die es beim Bremsen zu rekuperieren und beim Beschleunigen wieder aufzubringen gilt, die wächst mit dem Quadrat der Geschwindigkeit. Höhere Geschwindigkeit bedingt wiederum schwerere Schwungräder oder Batterien – also wieder grössere zu verzögernde und zu beschleunigende Massen – und stösst daher an Grenzen.

Daher meine Empfehlung an den Bundesrat bei seinen Betrachtungen zu den künftigen Höchstgeschwindigkeiten: Brechen Sie die Spitzengeschwindigkeiten!

Noch vor der Volksabstimmung sollte der Bundesrat über das 1989 hinaus gültige Temporegime befinden können. Etwa die Hälfte unserer Fraktion findet, er sollte es bei den zurzeit gültigen Höchstgeschwindigkeiten belassen.

Bürgi: Die CVP-Fraktion unterstützt Bundesrat und Kommission und beantragt, die Volksinitiative Tempo 130/100 abzulehnen. Sie ist mehrheitlich der Ansicht, Tempolimiten sollten grundsätzlich den Erfordernissen der Umwelt, vernünftigen Lärmemissionen und den verkehrspolizeilichen Gegebenheiten angepasst werden können. Dazu ist der Bundesrat die richtige Entscheidungsbehörde. Tempolimiten sollten nicht in der Verfassung verankert werden. Sie müssen je nach Gegebenheiten rasch und flexibel geändert werden können.

Die Bundesverfassung soll sich nicht mit solchen Details befassen.

Die Ergebnisse der verkehrstechnischen Erhebungen zeigen, dass sich die Massnahme Tempo 80/120 günstig auf den Verkehrsablauf auf Autobahnen, vor allem aber auf Hauptstrassen ausserorts, ausgewirkt hat. Während die Unfallhäufigkeit sich kaum verändert hat, ist die Zahl der Verunfallten und die Unfallschwere zurückgegangen. Sie steht in direktem Zusammenhang mit der Geschwindigkeitslimite.

Die Tempolimite 80/120 hat sich demnach insgesamt positiv auf die Verkehrssicherheit ausgewirkt. Eine Umfrage zeigt, dass zwei Drittel aller befragten Personen für die Zukunft Tempo 80/120 befürworten. Auch bei den befragten Autofahrern ist die Zustimmung zu Tempo 80/120 deutlich höher als zu Tempo 100/130.

Die CVP-Fraktion ist sich einig, dass die Volksinitiative Pro Tempo 130/100 die Erreichung wesentlicher Ziele – wie Verkehrssicherheit, Umweltschutz und Energiesparen im Verkehrsbereich – gefährden oder verunmöglichen würde. Sie vertritt die Auffassung, dass Tempolimiten das Unfallgeschehen positiv beeinflussen, die Abgas- und Lärmemissionen der Fahrzeuge vermindern und den Treibstoffverbrauch reduzieren. Zudem fehlt dieser Initiative die Verfassungswürdigkeit.

Die CVP-Fraktion empfiehlt Ihnen, die Volksinitiative Pro Tempo 130/100 abzulehnen. Die CVP hat zum Rückweisungsantrag Gros keinen Beschluss gefasst.

Persönlich bin ich der Meinung, dass der Bundesrat die richtige Entscheidungsbehörde ist und empfehle Ihnen daher, den Rückweisungsantrag Gros abzulehnen.

Fierz: Die grüne Fraktion empfiehlt Ablehnung der Initiative, Ablehnung sämtlicher Anträge und Beibehaltung der jetzigen Regelung.

Die jetzige Regelung ist gemäss verschiedenen unabhängigen Umfragen die von einer grossen Bevölkerungsmehrheit getragene Lösung, hat also die höchste Akzeptanz, sie ist sozusagen der grösste gemeinsame Nenner.

Das vorliegende Limitenpaket ist harmonisch aufeinander abgestimmt. Alt Bundesrat Furgler hat seinerzeit bei der Einführung des Limitenpaketes immer sehr darauf hingewiesen, dass diese Limiten in einem sinnvollen Zusammen-

hang miteinander sein müssen. Wir sind entschieden dagegen, die jetzige Regelung nach oben zu durchlöchern.

Im einzelnen die Gründe: Für uns steht an erster Stelle die Sicherheit. Es wurde erwähnt, dass ausserorts die tödlichen Unfälle um 10 bis 19 Prozent zurückgegangen sind, je nach studierter Strecke. Ich habe zwar, Herr Müller, im Bericht nur 12,9 Prozent gefunden. Aber vielleicht habe ich falsch nachgesehen. Auf den Autobahnen sind immerhin weniger Verunfallte und Tote und ein Rückgang der Unfallschwere von 11 Prozent zu verzeichnen. Auch die Innerortsunfälle sind zurückgegangen, es gab 10 Prozent Tote weniger. Das ist ein bekannter Effekt: Wenn man die Ausserortsgeschwindigkeit zurücknimmt, wird weniger rasch in die Ortschaften eingefahren, und die Unfallschwere in den Ortschaften wird deutlich geringer. Diese Untersuchungen stammten ursprünglich aus England und wurden später immer wieder bestätigt, nicht zuletzt in der jetzigen Situation.

Es ist deshalb nicht auszuschliessen, dass die tiefere Autobahnlimite auch auf das Ausserortsgeschehen einen günstigen Effekt hatte. Das ist zumindest im Bereich der Möglichkeit. Das Verständnis für die Geschwindigkeitslimiten und für die Unfallverhütung ist in den letzten Jahren immer weiter gestiegen. Die Einsicht ist allgemein geworden, dass die Unfallfolgen – ganz abgesehen von den Unfallursachen, Herr Scherrer, aber vielleicht wollen Sie darüber nicht diskutieren – immer vom Quadrat der Geschwindigkeit abhängen. Ähnliche Effekte wie für die Sicherheit konnten wir in den vorliegenden Studien beim Energieverbrauch und beim Ausstoss von Schadstoffen feststellen. Ich gehe hier nicht mehr darauf ein.

Jetzt einige Bemerkungen zu den indirekten Gegenvorschlägen, die von den Kreisen der Automobilwirtschaft und der Automobilistenorganisationen angeboten werden.

Der gefährlichste Vorschlag ist das 80plus. Die Strassen mit Gegenverkehr, auf denen rasch gefahren werden kann, die sogenannten Autostrassen und die anderen raschen Ausserortsstrecken mit Gegenverkehr, haben seit jeher die grösste Unfallschwere. Wir haben dort die scheusslichsten Unfälle. Es ist wirklich das Dummste, auf diesen gefährlichsten Strassen mehr Tempo zuzulassen.

Dann wird vorgeschlagen: Tempo 130 auf den Autobahnen. Es wurde gesagt, die Mehrheit respektiere die 120 nicht. Aber es stimmt nicht, nach den Studien respektiert die Mehrheit Tempo 120 auf den Autobahnen. Wo würden wir hinkommen, wenn wir jede Regelung, die von vielen Leuten nicht respektiert wird, einfach aufheben würden? Dann würde das angetrunkene Fahren, die Steuerhinterziehung usw. einfach legalisiert. Das geht doch nicht!

Ich möchte auch sagen, dass ich als Arzt weiss, wie viele Geisterfahrer und wie viele Leute mit Bewusstseinsstörungen wir auf den Autobahnen haben. Wenn Sie wissen, in welchem Zustand die Leute am Steuer fahren – das erfahre ich manchmal in der Sprechstunde –, dann graut Ihnen schon vor den jetzigen Zuständen auf der Autobahn. Die Abstände, die Geschwindigkeiten, das ist doch alles mörderisch!

Wieso klammert man sich eigentlich an diese höhere Autobahnlimite?

Ich möchte hier einen kurzen ideologischen Exkurs machen. Die Autobahnen waren eine Erfindung Hitlers. Nach dem verlorenen Krieg hat sich die deutsche Herrenmenschen-Ideologie auf das Autobahn-tempo eingeeignet. Wenigstens am Steuer des Mercedes, des Porsche oder des BMW wollten die Deutschen die Stärksten sein. Es ist ja nicht von ungefähr, dass die Siegermächte im Weltkrieg, England und Amerika, seit jeher humane Limiten haben. Ich denke, dass man auch sagen kann: Wir Schweizer haben es nicht nötig, hier mitzumachen.

Frau Grendelmeier: Es wird in diesem Saal wohl niemanden wundern, wenn die LdU/EVP-Fraktion diese Initiative ablehnt, und ebenso alle anderen Anträge. Allerdings schieben wir dabei nicht aus taktischen Gründen auf die Abstimmung und versuchen damit auch nicht, den Bundesrat

schon jetzt zu beeinflussen, die heute geltende Regelung zu ändern, denn wir kämpfen ja seit Jahren dafür, dass auf unseren Strassen langsamer gefahren wird. Wir wissen es: das hilft erstens dem Menschen, was die Unfälle anbelangt; ich will nicht wiederholen, was jetzt eben sehr deutlich gesagt worden ist. Zweitens hilft es, die Luftverschmutzung einzudämmen; es hilft der Natur im allgemeinen, den Bäumen, dem Wald im speziellen und somit auch wieder den Menschen.

Wenn nun laut Untersuchungsbericht die positiven Auswirkungen auf die Schadstoffsituation in der Luft den einen oder anderen enttäuscht haben mögen, so hat das durchaus plausible und höchst banale, einleuchtende Gründe. Schon 1985, als der Bundesrat die Tempolimiten auf 120 und 80 heruntersetzt hat, waren wir der Ansicht, dass die Reduktion viel zu geringfügig ist, vor allen Dingen die Tempobeschränkung auf der Autobahn, als dass man dabei eine deutliche Reduktion der Schadstoffmenge hätte erwarten dürfen. Die effektive Temporeduktion hat höchstens fünf Kilometer per Stunde betragen! Und auch das scheint mir noch, etwas zu optimistisch, wenn man all diejenigen berücksichtigt, die überhaupt keine Limiten anerkennen. Somit konnte die positive Auswirkung gar nicht grösser sein.

Nicht umsonst haben wir von unserer Fraktion uns mehrfach für Tempo 80/100 stark gemacht, und zwar gestützt auf die gemachten Erfahrungen während der Ölkrise 1973. Damals ging das ohne jegliches Murren, und die Schweiz besteht heute noch. Und zur Erinnerung: Amerika fährt heute noch in fast allen Staaten mit 88 km auf Autobahnen. Eine Temporeduktion von theoretisch 30 km, wie wir sie gefordert haben, hätte in der Praxis vielleicht 20 km ergeben. Es ist eindeutig erwiesen, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen als Sofortmassnahme zugunsten der Luft sich hervorragend eignen, denn wer Benzin sparen will, fährt also ökonomisch richtig und somit automatisch auch ökologisch richtig, wenn man das überhaupt sagen darf. Einmal mehr wiederhole ich: Jeder nicht verbrauchte Liter Benzin ist ein guter Liter Benzin.

Ein weiterer Grund für die etwas enttäuschende Wirkung von Tempo 80/120 im Umweltbereich dürfte in der ebenso enttäuschenden Feststellung liegen, dass erst etwa jedes siebente Auto mit einem Katalysator ausgerüstet ist. Der positive Effekt dieser rund 15 Prozent wird jedoch beinahe egalisiert durch die jährlich steigende Zahl der Motorfahrzeuge, die neu auf die Strasse gelangen.

Vielleicht noch ein Wort zum Katalysator im allgemeinen. Ich möchte vor einer Illusion ganz deutlich warnen: zu glauben, dass man mit einem Katalysatorwagen einen umweltfreundlichen Wagen fährt. Das stimmt nicht, wir fahren im besten Fall einen etwas weniger umweltschädlichen Wagen. Der Katalysator vermag zwar Stickoxide ganz erheblich einzuschränken, aber wohin man mit dem CO₂ soll, das weiss bisher niemand. Hingegen weiss man zuverlässig, dass das drastisch zunehmende CO₂ zur allmählichen Klimaveränderung führt, d. h. dass es für den sogenannten Treibhauseffekt mitverantwortlich ist. Es besteht also absolut keine Ursache, stolz auf ein sogenanntes sauberes Auto zu sein und den Katalysator sozusagen mit gutem Gewissen als Freibrief zu benutzen oder zu missbrauchen, um für sich unbeschränkte Freiheit auf der Strasse in Anspruch nehmen zu können. Aber genau das scheinen immer mehr Leute für sich zu tun.

Das Auto ist längst nicht mehr das, was es einmal war: ein praktisches, angenehmes Transportmittel, welches erlaubt, auf bequeme Weise und ohne an einen Fahrplan gebunden zu sein, sich von A nach B zu bewegen. Das Auto als simples Fahrzeug hat längst ausgedient.

Das spürt man spätestens dann, wenn von ihm die Rede ist, vor allen Dingen in einschränkendem Sinne. Reden wir vom Auto, werden Emotionen in erstaunlichem Masse freigesetzt, als gälte es die Menschenrechte schlechthin zu verteidigen. Das Auto ist offenbar ein Symbol für die Freiheit, die einzige, mickrige kleine Freiheit geworden, für welche es sich noch lohnt, auf die Barrikaden zu steigen.

Da drängt sich mir eine Frage, ein Verdacht auf: Wäre es denkbar, dass das Leben – das satte Konsumleben von Herrn und Frau Schweizer – dermassen langweilig, ereignislos, ohne echte Herausforderung geworden ist, dass man sich das letzte bisschen Abenteuer oder das vermeintliche Abenteuer auf der Strasse holt, und zwar über das Gaspedal? Und für dieses Bisschen, für dieses Freiheitchen, sind wir offenbar bereit, ohne jegliche Rücksicht auf irgendwelche Verluste, vor allem nicht auf die Verluste der Allgemeinheit, zu kämpfen.

Das Auto ist aber noch etwas anderes: Es ist immer noch ein Statussymbol. Das erstaunt mich eigentlich. Es dient offenbar zur Stärkung eines sonst vielleicht nicht in allen Lebensbereichen völlig intakten Selbstwertgefühls. Ich will da nicht ins Detail gehen. Das Auto scheint aber auch und vor allem der Garant für Gleichheit zu sein; mit anderen Worten: das Auto steht als Symbol für eine bleibgewordene Demokratie. Wenn es nun aber tatsächlich so wäre, dann müssten doch diese Auto-Demokraten wissen, dass auch in ihrer Demokratie die Freiheit des Einzelnen eine Grenze an der Freiheit des anderen findet. Das ist eine Binsenwahrheit des Liberalismus. Eine Grenze ist angezeigt, wenn es sich um übergeordnete Werte handelt, Werte wie Sicherheit für alle, Luft für alle, zum Atmen und damit eben auch zum Leben.

Nun scheint sich aber hierzulande doch langsam die Einsicht durchzusetzen, dass wir Geschwindigkeitslimiten brauchen. Nicht einmal die Initiative Böhi verlangt eine Aufhebung der Limiten. Es geht lediglich noch um die Höhe, um die gestritten wird.

Der wirklich wunde Punkt – es wurde hier schon darauf hingewiesen – liegt jedoch ganz woanders: Wie oft musste man in den letzten Jahren hören, dass derjenige, der korrekt fährt, pausenlos überholt werde. Oder anders herum: Wer korrekt fährt, ist erstens in der Minderheit und zweitens ist er der Dumme. Und der andere, der Raser, wird erstens nicht erwischt und zweitens nicht bestraft.

Geschwindigkeitslimiten gelten hierzulande offenbar als so etwas wie eine höfliche Empfehlung, und für dieses Phänomen hat man ja auch eine überaus bequeme und plausible Erklärung. Das Zauberwort, das vor fünf Jahren hier in diesem Saale aus der Taufe gehoben wurde, das neudeutsche «mangelnde Akzeptanz», dürfte in jeder Lebenslage tauglich sein, um sich gegen irgendwelche Einschränkungen zu wehren. Daraus wird dann folgerichtig und messerscharf geschlossen, dass wir buchstäblich dem Druck der Strasse nachgeben und die Limiten auf 130 km hinaufsetzen und festschreiben sollen, und das auch noch – bitte schön – in der Verfassung.

Aber das Problem liegt ja nicht so sehr an der festgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit, sondern bei der Durchführung: es liegt an der mangelnden Kontrolle durch die kantonalen Polizeibehörden. Ein Gesetz, dem keine Nachachtung verschaffen wird, «verludert» zwangsläufig, mit oder ohne Akzeptanz.

Es geht nicht an, dass wir Ziele fallen lassen, Ziele, für die wir schliesslich einmal diese Limiten festgesetzt haben – mit dem Hinweis auf die sogenannte Akzeptanz –, und dass wir die Höchstgeschwindigkeit auf 130 km/h hinaufsetzen oder ausserorts 80/100plus – irgend jemand muss mir dann mal erklären, was darunter zu verstehen ist – und das auch noch in die Verfassung nehmen. Was jetzt notwendig ist, ist eine effiziente Kontrolle durch die Polizei, eine Polizei, die gewillt ist, Vorschriften auch durchzusetzen.

Dazu hätte ich eine Frage an alle Vertreter der Heraufsetzung der Limite, eine Frage, die bis jetzt noch niemand beantworten konnte: Warum ist es eigentlich leichter und möglicher, eine Tempolimit von 130 zu kontrollieren als eine von 120 oder von 100? Ich weiss nicht, was für eine Logik da herhalten muss, um das zu beantworten. Entweder will man kontrollieren oder man will es eben nicht.

Die LdU/EVP-Fraktion lehnt also die Initiative Böhi ab und bittet den Bundesrat, mit allem Nachdruck bei den Verkehrspolizeien der Kantone vorstellig zu werden und darauf zu drängen, dass sie ihre Pflicht wahrnehmen und ihre Kontrollen durchsetzen.

Immerhin möchte ich Sie noch darauf aufmerksam machen, dass wir nach Ablauf dieser Versuchsphase bis 1989 wieder neu und frei über Tempo 100 und 80 diskutieren können. Vergessen Sie nicht: dieser Rat hier hat diese Motion überwiesen!

Präsident: Ich habe Herrn Fierz aus Unaufmerksamkeit das Wort zu früh entzogen. Er hat das Wort zur Beendigung seines Votums.

Fierz: Ich wurde tatsächlich bei Halbzeit abgeläutet. Ich habe nur noch eine ganz kurze Ergänzung, die mir hier wichtig scheint, und zwar einfach aus meiner beruflichen Erfahrung. Sie können diese Erfahrung sicher bei jedem Ihrer kantonalen Sanitätsdirektoren überprüfen und bestätigen erhalten. Früher hat man im Zusammenhang mit dem Unfallgeschehen immer nur von den Kosten geredet. Da hat man gesagt, es sei eine Milliarde pro Jahr oder so. Und dann hat man gesagt, das ist teuer, aber wir sind ja reich; im Grunde genommen spielen die Kosten keine Rolle. Wir können sie zahlen. Heute hat sich das geändert, und es wird sich zunehmend mehr ändern, und zwar aus folgenden Gründen: der zunehmenden Ueberalterung der Bevölkerung, den Arbeitszeitverkürzungen in den Spitälern, der immer mehr ausgebauten Spitzenmedizin, wo man Hüftgelenke, Herzen und Lebern ersetzen kann usw., was an sich für den einzelnen Patienten immer nützlich ist.

In diesem Umfeld ist es jetzt dazu gekommen, dass wir nicht mehr über Kosten im Gesundheitswesen diskutieren müssen, sondern darüber, wofür wir das Pflegepersonal haben. Heute ist der Engpass im Gesundheitswesen das Pflegepersonal. Wir haben einen eigentlichen Verteilungskampf der verschiedenen Disziplinen um das Pflegepersonal, weshalb auch immer wieder darüber diskutiert wird, ob eine Intensivstation noch betrieben werden kann oder nicht. Im Insepsital in Bern beträgt beispielsweise die Wartezeit für die Operationen eines verengten Herzkranzgefässes heute drei Monate. Das ist medizinisch nicht sinnvoll. Man sollte, wenn man sich schon dazu entschliesst, das sofort machen, weil der Patient in Lebensgefahr ist, aber wir haben die Ressourcen nicht; die Intensivstation ist einfach zu stark besetzt.

Das gilt für andere Krankheiten auch. Wir sind ja alle in einem Alter – oder wenigstens die meisten –, wo wir vielleicht in Bälde in den Genuss der Spitzenmedizin kommen; solche Wartezeiten sind inakzeptabel. Aus diesem Grund scheint es mir, dass wir dort, wo wir schwere Schäden vermeiden können, die uns das Gesundheitswesen dann verstopfen, zum Beispiel im Strassenverkehr, so viel Vernunft wie möglich walten lassen und nicht noch mehr unnötige Verletzte und Tote produzieren und darüber hinweggehen, als seien das nur statistische Grössen. Wir alle könnten das noch indirekt am eigenen Leib erfahren!

M. Massy: Comme membre libéral de la commission, je me bornerai, après tout ce qui a été dit sur cette initiative «Pro vitesse 100/130», de rappeler quelques vérités. Il a fallu deux séances à notre commission pour prendre position en faveur du rejet de l'initiative par 19 voix contre zéro mais avec trois abstentions.

Le Groupe libéral est conscient du malaise qui règne dans la population. Cette initiative «Pro vitesse 100/130» pose un problème délicat et difficile car l'on ne peut se borner à contester simplement la présence de ces vitesses maximales dans la constitution. Cette initiative s'inscrit, en effet, dans une suite prévisible, d'une part, et inévitable voire logique, d'autre part, des décisions prises trop précipitamment par le Conseil fédéral en 1984 lorsqu'il fixa la vitesse maximale des véhicules à 80 et 120 km/h à partir du 1er janvier 1985.

L'initiative de M. Böhi de Bâle a, par la faute du Conseil fédéral, cessé d'être technique pour devenir, hélas, politique. 250 000 signatures, récoltées en six mois, reflètent un mécontentement réel du bon peuple suisse. On constate que les conducteurs n'observent guère ou pas du tout les limitations actuellement en vigueur, et cela sur tout le terri-

toire de la Confédération, principalement sur les autoroutes. Que les mesures de police soient ainsi bafouées est grave, car c'est l'autorité du gouvernement qui en souffre. En fixant des mesures trop strictes, on pousse le citoyen à désobéir. Jusqu'en 1974, c'est le souci de la sécurité qui commandait les mesures prises mais depuis, le Conseil fédéral a abandonné ce critère de sécurité et a motivé sa nouvelle ordonnance en prétextant la pollution atmosphérique et la mort des forêts. Or, chacun sait qu'en matière de pollution atmosphérique d'autres mesures sont déjà prises: le catalyseur qui équipera la plus grande partie des véhicules d'ici dix ans et le contrôle annuel des émissions polluantes. A mon avis, les limitations de vitesse fixées par le Conseil fédéral en vue de réduire la pollution de l'air sont inefficaces, et il n'est pas du tout sûr qu'elles contribuent à diminuer la consommation de carburant puisque le prix de ce dernier est relativement bas.

Les libéraux estiment donc discutabile de donner au Conseil fédéral la compétence de fixer les limites générales. On n'a pas mesuré les conséquences pratiques des décisions prises. Nous insistons sur deux points, la responsabilité et la malhonnêteté. Avec le système 100/130, tout baignait dans l'huile et fonctionnait parfaitement. C'est le Conseil fédéral qui porte la seule et unique responsabilité d'avoir déclenché la guerre.

Le peuple a réagi en déposant une initiative constitutionnelle, et il y a malhonnêteté parce que, au début, on a parlé d'écologie et que maintenant, on ne retient que la sécurité. Les libéraux estiment qu'il faut réintroduire le 130 km/h tout en s'harmonisant avec les pays d'Europe. Ils pensent aussi que les 80 km/h sont à examiner de cas en cas avec les cantons sur certains tronçons faciles, larges et droits.

Pour conclure, nous voterons la proposition de renvoi au Conseil fédéral formulée par M. Gros. Si cette proposition n'était pas retenue, nous voterons finalement notre soutien à l'initiative «Pro vitesse 100/130».

Cavadini: Se si guardano gli aspetti giuridici di questa iniziativa è chiaro che è preferibile lasciare al Consiglio federale la facoltà di stabilire le velocità massime sulle nostre strade, evitando quindi di inserire questi limiti nella Costituzione federale. Ma ritengo che le questioni giuridiche avranno un peso secondario nella campagna che precederà la votazione popolare su questo articolo.

E' quindi importante esaminare i fatti e cercare soluzioni diverse che siano però concrete e chiare e tengano conto anche di determinati elementi che sono stati sollevati dai promotori di questa iniziativa.

Ora – è già stato detto – le limitazioni attualmente in vigore, e che lo resteranno fino alla fine del prossimo anno, vennero decise come provvedimento urgente per combattere il depauperamento delle foreste; un obiettivo in sé lodevole e che merita di essere sostenuto.

A distanza di quattro anni però gli studi che sono stati effettuati recentemente hanno dimostrato una diminuzione limitata al 4% delle immissioni di ossido di azoto e un calo insignificante delle immissioni di monossidi di carbonio e di idrocarburi.

Se si considerano i risultati di queste immissioni sui tratti autostradali vediamo come le conseguenze siano state praticamente insignificanti.

Ben più importanti – visti sempre nell'ottica delle immissioni – sono gli effetti delle nuove prescrizioni sui controlli annuali dei gas di scarico e sulle vetture con l'obbligo di catalizzatori.

Ciò è d'altronde stato anche affermato chiaramente dal Consiglio federale nel suo messaggio.

A mio giudizio quindi viene oggi a mancare la motivazione iniziale di lotta contro le immissioni per la velocità sulle autostrade e anche dal profilo della sicurezza le conseguenze della riduzione da 130 a 120 sulle autostrade non hanno portato sostanziali miglioramenti.

I miglioramenti si sono invece avuti grazie alle decisioni tecniche sui veicoli e anche ad un miglioramento costante del nostro parco di veicoli.

Diverso è invece il discorso per le altre strade.

Qui gli effetti sono stati maggiori segnatamente dal profilo della sicurezza. Infatti gli incidenti e soprattutto gli incidenti gravi sono diminuiti con la diminuzione della velocità da 100 a 80.

In conclusione, a mio giudizio è importante che prima di decidere su questa iniziativa il Consiglio federale prenda una decisione chiara: – nel senso di portare a 130 la velocità massima sulle autostrade, – mantenere a 80 la velocità massima sulle strade cantonali come regola, – e dare però ai cantoni la facoltà di decretare sulle strade cantonali una velocità superiore a 80 su tratti di strada cantonale particolarmente indicati e sicuri.

E' una facoltà che è già prevista dalla legge sulla circolazione stradale all'articolo 32 cpv. 3, ma che finora è stata praticamente inutilizzata.

Per contro, a mio giudizio, occorre intensificare un altro tipo di controlli: i controlli nei confronti dei conducenti che guidano in stato di ubriachezza, i controlli nei confronti di quei conducenti che guidano in modo pericoloso, in modo sconsiderato, che superano in curve senza visibilità, che superano sui passaggi pedonali e che sono la causa del maggior numero d'incidenti e in particolar modo degli incidenti più gravi. Nei confronti di questi conducenti occorre diventare più severi con le contravvenzioni e con i ritiri dei permessi di circolazione.

La mia posizione definitiva su questa iniziativa dipenderà dalla risposta del Consiglio federale.

Personalmente, come detto, sono contrario in linea di principio ad accettare un'iniziativa che inserisca questi limiti massimi nella Costituzione ma mi riservo di prendere una decisione definitiva dopo aver sentito la risposta del Consiglio federale.

Frau Leutenegger Oberholzer: «Diese Sorgen möchte ich haben», ist man versucht, auszurufen, wenn man sich die Debatte und die Auseinandersetzungen um diese Volksinitiative anhört. Da gehen uns die Bannwörter in Serie kaputt, der halbe Wald ist krank oder tot, eine schleichende Vergiftung verseucht unsere Böden, unser Wasser und unsere Gesundheit. Und da haben ein paar Unverbesserliche keine anderen Sorgen, als ob sie mit Tempo 120 oder 130 im Autobahnstau stehen dürfen!

Die positiven Wirkungen tieferer Geschwindigkeitslimiten in bezug auf Lärm, Luftvergiftung, Unfallhäufigkeit, Unfallschwere und Benzinverbrauch sind uns allen bekannt, wohl auch den Initianten. Aber darum geht es Ihnen ja auch gar nicht. Ihnen geht es ja um Höheres, ja um das Höchste in diesem Staat: nämlich um die Freiheit. Genau deswegen wollen sie wohl auch die Freiheit, ungehemmt auf das Gaspedal zu drücken, die Freiheit des «Bleifusses» – gleich neben unseren Grundrechten – in der Verfassung verankern. Sie sehen sich dann als Helden, die einem immer stärker werdenden Verordnungs- und Kontrollstaat entgegenreten und ihn in einem für sie wichtigen Punkt in die Schranken weisen.

Nun haben ja im Prinzip alle unsere Sympathie, die den einzelnen gegenüber mächtigen Bedrohungen n Schutz nehmen wollen. Das Problem besteht hier einfach darin, dass wir es gar nicht mit einer bedrohten Minderheit zu tun haben. Die 3 Millionen Autofahrerinnen und Autofahrer erleben wir nicht als unterdrückte, machtlose und verfolgte Minderheit, die geschützt werden müsste. Im Gegenteil: Für sie wurde die Wohnlichkeit unserer Städte zerstört, die Landschaft mit Schnellstrassen durchpflügt und Milliarden von Steuergeldern ausgegeben. Ihre Freiheit wurde verteidigt zulasten der Betagten, der Kinder, aller Nichtmotorisierten, der Wälder, der Luft.

Die Autofahrer hatten immer ihre Lobby in dieser Saal. Mit den Herren Scherrer, Friderici und anderen haben wir das Sprachrohr der Autowirtschaft direkt gehört. Einmal mehr deuten die bürgerlichen Sprecher, vorab von seiten der FDP, ihre Konzessionsbereitschaft zugunsten des Autos an – dies wohl nicht zuletzt unter dem Eindruck von Wahlergebnissen.

Das Trauerspiel um die KVP war beredter Ausdruck dieser Bereitschaft, wegen einiger Wahlprozent die vorher so unglaublich und dünn aufgetragene hellgrüne Tarnfarbe bei der erst-schlechtesten Gelegenheit wieder abzuwaschen. «80/130plus» heisst heute die bürgerliche Kompromissvariante; damit geben sie die erreichten Vorteile tieferer Tempolimiten bereits wieder schrittweise preis.

Zuvor war es bereits der Bundesrat, der sich vor der Autolobby gebeugt hat, indem er die Tempolimiten auf 80/120 festgelegt hat, anstatt auf 80/100 zu gehen, wie es aus Umweltschutzgründen dringend angezeigt gewesen wäre. So kann es denn auch nicht erstaunen, dass die Ergebnisse gerade wegen der geringen Geschwindigkeitsdifferenz von 10 km/h auf den Autobahnen nicht deutlicher ausfallen konnten. Trotzdem belegen die Begleituntersuchungen, dass die tieferen Tempolimiten insgesamt sehr positiv waren. Ein eigentlicher Skandal ist es aber, dass Tempo 80/120 nicht konsequent durchgesetzt worden ist. Denn damit hätte zum Beispiel eine Reduktion der Stickoxide um 7 Prozent statt der erreichten 3 Prozent erzielt werden können. In einer Zeit, in der um jede Massnahme zur Luftverbesserung derart gerungen werden muss, ist dies äusserst schwerwiegend. Der Vollzug ist in einem Rechtsstaat ebenso wichtig, wie der Entscheid selbst.

Die Schlussfolgerungen aus diesen Erkenntnissen lauten: Die Initiative «Pro Tempo 130/100» ist klar abzulehnen, ebenso der Rückweisungsantrag Gros, aber auch jede Lockerung der Tempolimiten, wie sie von einigen bürgerlichen Sprechern mit der Variante «80plus/130 km/h» angedeutet worden sind. Der Versuch mit Tempo 80/120 ist fortzusetzen mit dem Ziel, die Tempolimiten in der Schweiz mittelfristig auf 80/100 km/h festzulegen. Der Vollzug bzw. die Einhaltung der Tempolimiten mit schärferen Massnahmen und Sanktionen muss unbedingt sichergestellt werden.

Ich hoffe, dass der Bundesrat und Sie wegen einiger Wahlprozent keine weiteren Konzessionen machen. Bei allem Opportunismus sollten all jene, die für eine Erhöhung der Tempolimiten eintreten, daran denken, dass unter den zusätzlichen Toten und Schwerverletzten, die die höheren Geschwindigkeiten zur Folge haben, auch Sie, Ihre Kinder und Ihre Angehörigen sein können.

Zwingli: Wir stehen wieder einmal in einer Tempodebatte. Wir wollen dieses Problem mit Sachlichkeit und Nüchternheit angehen. Im Gegensatz zu früheren Diskussionen, sind wir heute wesentlich besser dokumentiert. Ich verweise auf die Berichte über die Schadstoffemissionen und die Verkehrssicherheit zum Versuch «Tempo 80/120» und verschiedene Dokumente, die wir über die Situation im benachbarten Ausland erhielten.

Diese Unterlagen freuen mich aus zwei Gründen: Einmal werden die in der Tempodiskussion 1985/1986 gemachten Aussagen im grossen und ganzen erneut bestätigt. Dann stimmen Verkehrsablauf, Energiebedarf und Unfallgeschehen nach diesen Untersuchungen endlich wieder erfreulich gut mit den bekannten physikalischen Grundgesetzen überein. Geringere Geschwindigkeit bedeutet geringeren Treibstoffverbrauch und geringere Unfallenergie. Wir sprachen letzte Woche ausgiebig vom Energiesparen: Wollen wir das am zweiten Tag der folgenden Woche schon wieder vergessen?

Vom physikalisch-technischen Standpunkt aus besteht überhaupt kein Grund, die Geschwindigkeiten auf unseren Strassen wieder zu erhöhen. Wir haben offenbar die Aufgabe, diese Frage auch von der politischen Seite her unter die Lupe zu nehmen. Dabei stossen wir unter anderem auch auf die Devise: «Freie Fahrt für freie Bürger». Ich frage Sie: Sind die 30 000 Verletzten und die annähernd 1000 Toten, die der Strassenverkehr Jahr für Jahr fordert, auch eine Frage unserer Freiheit?

Die Befragung von Mitbürgern und von Autofahrern ergab laut den erhaltenen Unterlagen eine deutliche Zustimmung zu den heute gültigen Geschwindigkeitslimiten. Zudem sind unsere Geschwindigkeitslimiten auch für das übrige Europa kein Fremdkörper. Immer wieder wird – trotzdem – mit

ungenügender Akzeptanz und hohen Ueberschreitungen argumentiert.

Wenn wir auf Geschwindigkeitsüberschreitungen aus sind, werden wir bei mehr als 130 km/h genau den gleichen Nervenkitzel verspüren wie bei der Ueberschreitung von 120 km/h. Wenn man bereit ist, Tempo 130 auf den Autobahnen durchzusetzen, muss das gleiche auch für 120 möglich sein.

Bleibt uns an politischen Ueberlegungen noch der Verlauf der Volksabstimmung. Natürlich bin ich mir bewusst, dass heute auch in der Schweiz mit geschickter Medienarbeit ein Abstimmungsergebnis gemacht werden kann. Aber ich frage Sie: Lässt sich die Vernunft denn tatsächlich so schlecht verkaufen? Die einen wollen höhere, andere tiefere Limiten.

Wir sollten aus all diesen Gründen den Mut haben, die Volksinitiative «Tempo 130/100» abzulehnen und den Bundesrat zu ermuntern, die heute gültigen Limiten nicht zu erhöhen.

Ich stelle zum Schluss fest, dass es zwei Versionen von «Tempo 80plus» gibt. Unser Kollege Kurt Müller hat vorher am Pult erklärt, «Tempo 80plus» bedeute, dass dort, wo die Strassenverhältnisse es zulassen, die Geschwindigkeit erhöht werden kann. Nach der Version der Automobilverbände heisst «Tempo 80plus» aber, dass die Geschwindigkeitslimite in solchen Fällen erhöht werden muss. Ich wäre froh, wenn diese Differenz geklärt werden könnte.

Mme Pitteloud: Nous rejetons l'initiative ainsi que les propositions qui demandent le renvoi au Conseil fédéral, afin d'obtenir que la compétence de fixer les vitesses de circulation soit redonnée aux Chambres fédérales.

Il est en effet erroné de prétendre que l'on ait donné à tort cette compétence au Conseil fédéral, de même que d'avancer que les limitations actuelles n'ont été provoquées que par un catastrophisme déplacé suite au dépérissement des forêts. Sécurité, économie d'énergie et protection de l'environnement – cet élément étant intervenu dans les années quatre-vingts – ont été les motifs qui ont guidé le Conseil fédéral dans sa politique de fixation des vitesses maximales autorisées.

Que l'on ne vienne pas nous dire aujourd'hui que, par rapport à l'un ou l'autre de ces objectifs, ces limitations ne se justifient pas ou qu'on pourrait à nouveau les modifier. Certes, les rapports font ressortir qu'elles ont eu un effet moins important qu'escompté sur les émissions polluantes de l'air, mais cela ne suffit pas à les remettre en cause, si l'on considère: premièrement, qu'avec un ralentissement de 10 km/h on ne pouvait pas obtenir des miracles; deuxièmement, que ce ralentissement a été en moyenne de 5 km/h, d'après les études qui nous ont été fournies – on a donc en moyenne roulé à 115 km/h durant cette période – et, troisièmement, qu'il faut rappeler le peu d'empressement de certaines polices cantonales à contrôler de façon appropriée ces limitations.

Enfin, on sait que la qualité de notre air continue de se détériorer. Les médecins en faveur de l'environnement, association qui regroupe 2000 praticiens suisses, demandent à la Confédération de prendre des mesures supplémentaires. Qu'on le veuille ou non, c'est la circulation automobile qui est responsable de l'essentiel des émanations d'oxyde d'azote et d'hydrocarbure.

Il faut poursuivre dans le bon sens, et comme il est patent que de trop fréquentes modifications des règles ne favorisent pas leur observation, il serait incompréhensible de le faire aujourd'hui. D'ailleurs, étant donné l'augmentation du nombre de véhicules en Suisse – plus de trois millions – on se dirige inéluctablement vers un ralentissement des vitesses et vers la nécessité de modifier les mentalités et les comportements vis-à-vis de l'automobile. Puisque les Etats-Unis, qui sont un pays de grandes autoroutes, de grosses cylindrées, y sont arrivés, je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas en faire de même en Suisse.

Nous vivons probablement une période transitoire, au cours de laquelle il ne s'agit pas d'hésiter. Il faut faire respecter les

limitations et informer sans relâche sur les aspects positifs de ces limitations, en particulier en matière de sécurité. L'aspect de la sécurité a toujours été prioritaire à nos yeux et le reste à l'heure où des voix de plus en plus nombreuses protestent dans ce pays contre le carnage qui se produit sur nos routes et contre l'indulgence des tribunaux face aux tuteurs motorisés. Plus de mille enfants en-dessous de 14 ans blessés annuellement, près de mille morts par an, c'est beaucoup trop! Quoiqu'en dise M. Scherrer, pour le Bureau suisse de prévention des accidents, les vitesses excessives et la consommation d'alcool restent les causes principales des accidents.

Les limitations ont eu une influence sur la diminution des accidents, de leur gravité, de la fluidité du trafic. Elles sont acceptées globalement par la population, même si les mauvaises habitudes entraînent encore des résistances. Dire, comme l'a fait M. Gros, qu'une mesure non respectée est non respectable, est, soit une formule vide, soit une affirmation grave qui pourrait être étendue à d'autres domaines comme le vol ou le viol.

A mon avis, une attitude responsable des autorités ne peut pas être de céder au vent de l'opportunisme en matière de sécurité et de reculer sur ces limitations. C'est pourquoi nous vous proposons de refuser l'initiative et la proposition de renvoi.

M. Pidoux: On peut parfaitement vivre en roulant à 80 km/h, la question n'est pas d'une importance cosmique. Indépendant des clubs automobiles et n'appartenant ni au lobby écologique ni à celui du train, je puis me dispenser des considérations techniques, et n'aborder le sujet que sous l'angle d'une prescription imposée par l'autorité, qui n'est pas respectée par la population, perdant ainsi sa légitimité. A cet égard, ma fonction de magistrat m'autorise à intervenir dans le débat.

La logique des limitations de vitesse est d'ordre idéologique. Lors de nos débats en 1983, un vent de panique soufflait du nord sur notre Parlement. En allemand on parlait de «Waldsterben», en français on se contentait de traiter du dépérissement des forêts et la voiture était devenue le bouc émissaire. En plein rêve idéologique ou délire écologique, de solides collègues votaient en faveur d'une réduction des vitesses à 100 km/h sur les autoroutes. Lorsque le Conseil fédéral, en 1984, a imposé la réglementation actuelle, des experts nous prédisaient, à la virgule près, les résultats de ces mesures d'urgence; on nous garantissait alors des miracles. Toutefois, l'efficacité des limites actuelles paraît maintenant pour le moins contestable pour la santé des forêts. Les temps sont durs pour les Cassandre lorsque tarde la catastrophe, d'où le changement des motifs pour maintenir les restrictions. On invoque maintenant la protection de la vie humaine, ce qui en soi serait une bonne raison s'il ne s'agissait que de cela.

Car on oublie dans cette dialectique «slalomante», que les dispositions ne sont pas appliquées. Des policiers vous disent que lorsqu'ils roulent à 80 km/h sur une route à grand trafic, des bouchons se forment derrière eux. Ils affirment aussi que le nombre d'automobilistes dépassant la vitesse prescrite sur les autoroutes est plus important qu'auparavant, que les anciennes vitesses étaient respectées et que les nouvelles sont constamment violées. Les nouvelles limites sont considérées comme excessives et ne sont plus reconnues comme légitimes.

La règle que l'autorité impose pour le bien de la population dans tous les domaines doit être ressentie comme équitable, sous peine de se transformer en chicanes qu'on viole allègrement. D'ailleurs, qui d'entre vous peut affirmer de bonne foi qu'il roule en ne dépassant jamais le 80 et le 120 km/h. On ne gouverne pas par la contrainte érigée en système. C'est le magistrat d'un canton où l'on chante l'amour des lois, où l'on applique la loi sur le terrain et non sur les murs, où l'on effectue des contrôles de vitesses au radar et où l'on punit les conducteurs téméraires, qui ose l'affirmer: on ne peut imposer une règle à la population par la seule contrainte sans que les citoyens l'estime fondée. C'est d'ail-

leurs ce qui nous distingue de MM. Gorbatchev et Ceausescu.

En outre, une règle n'est fondée que si on peut la contrôler et l'appliquer. *Nulla lex sine poena* disaient déjà les Romains. Appelons les choses par leurs noms et disons que les prescriptions actuelles sont mauvaises. Je suis heureux que l'on procède à un vrai sondage d'opinion démocratique sous la forme d'une votation populaire.

Enfin, certains se voilent la face à la perspective d'une inscription dans la constitution d'une limitation de vitesse. Le message du Conseil fédéral contient, au chiffre 231, une phrase exceptionnelle: «l'initiative a pour effet d'élever une simple règle de circulation au rang d'une disposition constitutionnelle». Comment le gouvernement a-t-il pu laisser passer cette affirmation d'un juriste de cabinet? Notre constitution contient des dispositions sur la limite des enjeux dans les casinos, sur vos boissons, puisqu'elle interdit l'absinthe, sur vos repas, puisqu'un mode d'abattage des animaux est interdit. Voilà pourquoi, même si je dois déplaire à quelques beaux esprits, je ne puis suivre en l'espèce les propositions gouvernementales.

Reimann Maximilian: Wir sind uns doch fast alle einig: Kilometerlimiten gehören nicht in unsere Bundesverfassung hinein, vor allem aus formalästhetischen Gründen. In materieller Hinsicht kann man durchaus unterschiedlicher Meinung sein, wie dies die 256 000 Unterschriften unter das Volksbegehren bewiesen haben.

Doch um formalästhetische Verfassungsansichten schert sich das Volk einen Deut.

Viele Automobilisten haben in der laufenden Versuchsphase erkannt, dass die Limiten 80 und 120 nicht der Weisheit letzter Schluss sind. Das gilt ganz besonders für die 80 km/h ausserorts. Wohl jeder hier im Saal könnte aus seinem eigenen Kanton Strassen aufzählen, wo die Begrenzung auf 80 km/h eine Schikane darstellt, wo dann bewusst Radarfallen zuschnappen und viele Bürger mit Bussen eingedeckt werden, dies sehr zur Förderung ihrer Staatsvertrauenswürdigkeit. Das Potential an Ja-Stimmen im Volk ist sehr gross, die Möglichkeit einer Annahme der Initiative leider durchaus gegeben. Viele Arbeitnehmer, vor allem vom Lande, die täglich in die Städte zur Arbeit fahren und auf das Auto angewiesen sind, wünschen eine pragmatische Lockerung des heutigen allzu starren Ist-Zustandes.

Noch eine Bemerkung an die Adresse von Frau Grendelmeier: Vielleicht liest sie diese dann im Amtlichen Bulletin nach. Frau Grendelmeier scheint vergessen zu haben, dass nebst «Statussymbol, Freizeit und Abenteuer» viele Leute in diesem Land immerhin noch auf das Auto angewiesen sind, wenn sie überhaupt an ihren Arbeitsplatz gelangen wollen. Kommen wir diesen Leuten doch entgegen. Eine vernünftige Erhöhung im Sinne von 80plus dort, wo es die Sicherheit wirklich zulässt, sollte doch möglich sein. Und was die Limite auf den Autobahnen anbetrifft, sollten wir eine koordinierte europäische Lösung anstreben. Der Schlüssel dazu liegt beim Bundesrat, vertreten hier durch Sie, Frau Bundesrätin Kopp. Deshalb möchte ich Sie sehr bitten: Geben Sie doch eine Erklärung ab, dass die Formel 80plus für den Bundesrat kein absolutes Tabu mehr ist. Auch ich könnte dann ein überzeugtes Nein zur Initiative aussprechen, auch in materieller Hinsicht.

Schmid: Es ist wohl vorwiegend versucht worden, mit politischen, technischen, rechtlichen und abstimmungstaktischen Überlegungen dieser umstrittenen Initiative beizukommen.

Ich möchte nun in einem eher ungewöhnlichen Sinn einige psychologische Zusammenhänge aufzeigen, die zu dieser Vorlage geführt haben mögen. Leuten, die solche Initiativen lancieren, ist mit Vernunft wohl kaum beizukommen, weil es oft persönliche Gründe sind, die sie zu solchen Aktivitäten animieren.

Wenn gewisse Herren der Schöpfung unversehens in die Jahre kommen und die Vitalität allmählich nachlässt, erwacht in ihnen der eigenartige Drang, sich einen schnell-

len Wagen anzuschaffen, gleichsam als Ersatz und Kompensation für schwindende Spannkraft. Weil man aber mit der geliehenen Kraft des Tigers im Tank die eigene Dynamik nicht wirklich ersetzen kann, müssen Hubraum, Startbeschleunigung und Geschwindigkeit, wenn immer möglich, eine Steigerung erfahren.

So scheint es denn für diese Initianten ganz unerträglich geworden zu sein, dass der Bundesrat 1985 immerhin die Geschwindigkeitsbegrenzung 80/120 halbherzig und noch nach hinreichender Abklärung der Akzeptanz eingeführt hat. Und das erging – man glaubt es kaum – 256 207 Stimmbürgern so. Sie betrachten äussere Mobilität als einen Selbstwert, aber im Grunde ist es Ersatz für fehlende innere Beweglichkeit.

So wurde nun eine Initiative eingereicht, die im Grunde Werte zerstört und Wertprioritäten auf den Kopf stellt – etwa folgendermassen: Mehr Unfälle auf Strassen ausserorts, damit man vor der Fahrt zur Arbeit fünf Minuten länger schlafen kann. Mehr Abgase in der Luft mit all ihren Folgen, damit man nach Ankunft am Reiseziel zehn Minuten früher Kaffee trinken kann. Breitere Lärmteppiche für Tausende von Einwohnern, damit eine Minderheit ihrem pervertierten Freiheitsbegriff nachleben kann. Exponentieller Verschleiss von Ressourcen für mehr Lebensfreude für gelangweilte Zeitgenossen.

Herrlich weit haben wir es gebracht! «Auto-Mobilität» als politisches Programm, Individualismus und Egoismus als Lebensprinzip. Die Kühlerfigur als der am weitesten entfernte noch wahrnehmbare Orientierungspunkt für geistig kurzsichtige Leute.

Für so viel Verantwortungslosigkeit gibt es keine Entschuldigungsgründe. Auch noch so grosse Wahlerfolge der Auto-partei rechtfertigen kein Nachgeben. Sie werden sagen, wir hätten gut reden. Doch nehmen Sie vorübergehende Wählerverluste in Kauf und retten Sie Ihre Glaubwürdigkeit; nur sie zahlt sich auf die Dauer aus. Wir dürfen uneinsichtige Leute auf keinen Fall in ihrem Tun bestärken. Wir müssen alles daran setzen, wenigstens jene zur Vernunft zu bringen, bei denen noch nicht Hopfen und Malz verloren ist. Und ich glaube, das ist allemal noch die Mehrheit.

Ich bitte Sie, im Interesse einer sachgerechten, verantwortungsbewussten und weitsichtigen Politik die Initiative ohne eingehandelte Konzessionen und ohne faule Kompromisse zur Ablehnung zu empfehlen.

Dreher: Zunächst möchte ich mich in replizierender Weise äussern, und zwar an die Adresse von Herrn Basler und der Sprecherin des Landesrings.

Wenn Sie den Initiativtext gelesen haben, dann steht ganz klar in Buchstabe b: «Zur Hebung der Verkehrssicherheit kann auf besonders gefährlichen Abschnitten eine tiefere Höchstgeschwindigkeit angesetzt werden. Auf gut ausgebauten Strecken können höhere Geschwindigkeiten zugelassen werden.»

Bitte lesen Sie zuerst die Materialien, bevor Sie sich materiell dazu äussern.

An die Adresse von Frau Leutenegger Oberholzer: 1901 hatten wir 747 Selbstmorde in der Schweiz und 264 Verkehrstote. 1912 891 Selbstmorde und 333 Verkehrstote. 1932 1218 Selbstmorde und 751 Verkehrstote. So sicher, kinderfreundlich und lebenswert, wie Sie es darzustellen versucht haben, kann im Lichte dieser Zahlen die Schweiz in der heilen Welt offenbar nicht gewesen sein.

An die Adresse der Herren Bircher und Zwingli: Sie haben versucht, den Bericht des Bundesrates, das bestellte «Parteitgutachten» zu 80/120, dahingehend auszulegen, dass sich bestätigt habe, was schon immer gesagt wurde. Leider tun Sie das im luftleeren, uneuropäischen Raum. Wenn Sie nämlich die Entwicklung in der Bundesrepublik Deutschland vergleichen, dann kommen Sie zu völlig anderen Schlüssen.

Von 1984 bis 1985 ist ein markanter Rückgang der Verkehrstoten in der Schweiz zu verzeichnen. Vorschnell hat man das natürlich als ein Ergebnis der bundesrätlichen Limitierpolitik ausgelegt. Der Rückgang betrug in der Tat 17,5 Pro-

zent weniger Verkehrstote, was eine sehr beeindruckende Zahl ist. Uebersehen wurde nur, dass in Deutschland die Zahl 17,6 Prozent beträgt. Als dann der Trend 1986 wieder änderte, hat die Zahl der Verkehrstote in der Schweiz – und das bei Tempo 80/120 – um 13,9 Prozent zugenommen, in Deutschland dagegen nur um 6,5 Prozent. Und als wir im Jahre 1987 wieder eine Trendwende hatten, ging die Zahl der Verkehrstote in der Schweiz um 7,9 Prozent zurück, in Deutschland dagegen um 10,9 Prozent. Ich bitte Sie ernsthaft, die Fakten zur Kenntnis zu nehmen.

Auch wenn Sie Baden-Württemberg mit der Schweiz vergleichen, ein Land, das sich durchaus – alemannische Herkunft usw. – mit unserem Land – auch temperamentsmässig und hinsichtlich der Tüchtigkeit – vergleichen lässt, kommen Sie zu Ergebnissen, die vorteilhafter sind als jene in unserem in den letzten Jahren immer mehr zu Verboten und Regelungen neigenden Staat.

Sie wissen, dass der BUS-Bericht Nummer 22 die Entscheidungsgrundlage des Bundesrates für Tempo 80/120 war. Dieser Bericht ist schon bei seinem Erscheinen als methodisch und statistisch falsch kritisiert worden. Es ist kein Wunder, dass nach drei Jahren keine schlüssigen Ergebnisse möglich waren. Und der Bundesrat, was hat er gemacht? Diese Regelung um zwei Jahre verlängert, um zusätzliche Erfahrungen zu sammeln, wie es hiess. Eine solche Politik kann doch nicht beanspruchen, *bona fide* zu sein. Der Expertenbericht ist von Kollege Scherrer mit hinreichender Sachkompetenz und Deutlichkeit zitiert worden, so dass ich mir schenken kann, im Detail darauf einzugehen.

Ein Problem unserer Gegenwartspolitik liegt nun einmal darin, dass nicht wenige Volksvertreter mehr Vertrauen in die tagespolitisch motivierte oder von einem Auftraggeber bestellte Expertenmeinung haben, statt dass sie dem eigenen gesunden Menschenverstand folgen – zumindest dort, wo er vorhanden ist. Zuerst hat man gesagt, es sei wegen des Waldes. Heute sagt man, diese Tempolimits müssten wegen der Sicherheit erlassen werden. Entweder machen wir es wegen der Umwelt oder wegen der Sicherheit.

Am Beispiel Deutschland habe ich nachgewiesen, dass die Sicherheit kein Argument sein kann; denn in Deutschland wurde nicht an den Tempolimits herumgedoktert und die Ergebnisse sind besser als bei uns. *Tertium non datur*.

Nun ist in diesem Rat eine Tendenz festzustellen, vor einer klaren Aussage in dieser Sache mit dem Hinweis Deckung zu suchen, eine derartige Bestimmung gehöre nicht in die Verfassung. Dies in einem Land, wo im Grundgesetz nicht nur das Absinthverbot und der Höchsteinsatz in Kursälen Platz finden, sondern auch Autobahnvignette und Schwerverkehrssteuer; dafür ist die Verfassung allemal gut genug. Eine Verfassung muss nicht von Staatsrechtlern für Staatsrechtler geschrieben sein. Sie ist vielmehr dann Ausdruck des Volkswillens, wenn sie – mit der Axt gezimmert, historisch gewachsen – erreicht, dass das Volk hinter den Entscheiden seiner Volksvertreter steht. Sie wissen, dass das in der Vergangenheit durchaus nicht immer der Fall war. Darum kann auch Tempo 100/130 in der Verfassung Platz finden.

Es liegt mir ein Schreiben des Komitees Pro 130/100 vor, das auch an den Präsidenten des Nationalrates gegangen ist. Mit Mehrheit hat das Komitee beschlossen, diese Initiative nicht zurückzuziehen und zur Volksabstimmung zu bringen, was immer auch der Nationalrat beschliessen mag. Sie wird nur zurückgezogen – im Sinne eines Kompromissvorschlags und als einzige Ausnahme; das wurde mit einfacher Mehrheit beschlossen (ich bin nicht Mitglied des Komitees) –, falls der Bundesrat dem Schweizervolk einen Gegenvorschlag unterbreitet, wonach auf Ausserortsstrassen die Geschwindigkeit 100/120 – wie wir sie bis zur Waldhysterie hatten – und auf Autobahnen eine Richtgeschwindigkeit von 130, wie man sie in Deutschland kennt, erlassen wird.

Aus all diesen Gründen bitte ich Sie, den Antrag von Herrn Kollege Scherrer und damit die Initiative zu unterstützen.

M. Cotti: Je prends la parole puisque la proposition de la commission ainsi que la décision du Conseil fédéral ne me

paraissent pas complètes et de prime abord donc pas acceptables. On propose de rejeter l'initiative, munie de 256 000 signatures essentiellement parce que l'on refuse d'introduire dans la constitution une norme qui, nous sommes tous d'accord, sauf quelques exceptions, n'y appartient pas. Mais on examine très peu si les limites de vitesse que l'on propose sont envisageables.

Ainsi, le risque pour les adversaires de l'augmentation de la limitation de vitesse est double, d'abord de se retrouver avec des normes constitutionnelles inopportunes, ensuite de se retrouver avec des limites de vitesse qui sont supérieures à celles qu'ils souhaitent. En effet, les nombreuses signatures, les prises de position de puissantes organisations intéressées, le fait que presque chaque citoyen est en même temps automobiliste, les derniers succès des partisans de l'automobile nous rendent à l'évidence: en votation populaire, le peuple, s'il était appelé à trancher, abattrait les limites actuelles de 80 et 120 km/h et accepterait l'initiative dont la particularité négative est d'inscrire dans la constitution une norme exécutive. A mon avis, c'est une erreur fondamentale, mais qui ne préoccupera pas le peuple. En effet, Monsieur Bürgi, pour le peuple, il s'agit de vitesse et non de droit constitutionnel. La «Bundesverfassungswürdigkeit» est un problème qui ne le concerne pas.

En observant le fond du problème, deux questions se posent. Celle de savoir avant tout quelle est l'influence de la limitation actuellement en vigueur sur la qualité de l'environnement et, la seconde, de savoir quelle est l'influence de ces mesures sur la sécurité routière. A la première question, il faut répondre que même les experts qui, il y a quatre ans, attendaient beaucoup de ces limitations, actuellement en vigueur, ont dû reconnaître qu'elles n'ont pas servi à grand-chose. D'autres mesures, comme les normes US 83 – je me réfère au catalyseur –, ont entraîné une diminution plus rapide et plus importante des émissions nuisibles. Il y a d'autres mesures dans le domaine de l'équipement des véhicules susceptibles d'améliorer sensiblement la qualité de l'air.

En ce qui concerne la sécurité sur les autoroutes, les experts même ont estimé – j'utilise leurs mots – la limitation «gesamthaft gering, jedoch positiv» pour ce qui concerne la sécurité. On peut en dire tout autant du monsieur qui se promène sous le soleil de juillet à l'ombre d'un parapluie. Certes, il ne se mouillera pas mais il est aussi certain que le parapluie est inutile.

Cela dit, j'admets qu'on enregistre une certaine diminution des accidents sur les autoroutes, donc qu'il faut procéder avec une certaine prudence. Une décision du Conseil fédéral s'impose le plus tôt possible, en tout cas, avant la votation populaire. Il faut que le Conseil fédéral soit disposé à porter la vitesse maximale à 130 km/h sur les autoroutes et à augmenter au-delà des 80 km/h la vitesse sur les autres routes, là où le parcours le permet et où il n'y a pas de danger particulier. Ainsi, on éviterait le pire.

Les normes que je souhaite et que d'autres parmi nous souhaitent répondent mieux au seuil de tolérance des citoyens suisses. On sait, en effet, que sur les autoroutes et les routes principales, les infractions aux limitations de vitesse sont de règle s'il est vrai, ainsi qu'on nous le dit, que 50 pour cent des automobilistes ne respectent pas ces limites.

Madame la Conseillère fédérale, vous avez plusieurs fois exigé des contrôles plus fréquents et plus stricts pour obtenir le respect de ces limites. Ne serait-il pas préférable de fixer ces limites d'une façon plus raisonnable et acceptable? Moins de contrôles de police seraient ainsi nécessaires indépendamment du fait que la prévention et la répression doivent toujours être modulées en fonction de la gravité de l'infraction. Ce que je veux dire en somme, c'est qu'il faut reconnaître que la police aurait en ce moment d'autres chats à fouetter.

M. Perey: Après avoir entendu les rapporteurs, il est frappant de voir avec quelle unanimité nos commissaires nous recommandent le rejet de cette initiative. Pour ma part, je ne

partage ni cette unanimité, ni cet enthousiasme. Les mesures de restrictions avaient été prises par le Conseil fédéral uniquement dans le but de sauvegarder notre environnement. Après plusieurs années d'application, il est possible d'en tirer un bilan intéressant. Des enquêtes scientifiques ont démontré qu'il n'existe aucune amélioration écologique entre les vitesses de 120 et de 130 km/h. Il semble donc tout à fait justifié de revenir à la vitesse de 130 sur les autoroutes; dans la pratique nous ne verrons aucune différence, simplement il y aura davantage d'automobilistes qui rouleront dans la légalité.

La vitesse de 80 km/h sur les routes principales doit être maintenue pour des raisons de sécurité routière. Cet argument est incontestable et je m'y rallie pleinement: avec une nuance cependant. Sur certains tronçons construits de façon appropriée et offrant des garanties techniques permettant de rouler en toute sécurité à des vitesses plus grandes – je pense aux routes à trois pistes évitant les localités –, il faut laisser aux autorités compétentes (cantons ou Confédération) la possibilité de relever la vitesse jusqu'à 100 km/h.

D'autre part, je reconnais volontiers qu'il n'est pas des plus heureux de fixer ces vitesses dans la constitution. Nul doute qu'il est préférable d'en laisser la compétence au Conseil fédéral. Mais les initiants avaient-ils d'autres possibilités? Le grand nombre de signataires (plus de 250 000) démontre que ces mesures ont été mal accueillies. Après en avoir tiré les conclusions, il faut avoir la sagesse de corriger le tir, car lorsqu'une loi n'est pas respectée par la grande majorité de nos concitoyens, c'est qu'elle ne correspond pas à la réalité. L'irrespect de l'autorité est inacceptable.

En conclusion, si le Conseil fédéral peut aujourd'hui déjà nous donner des assurances formelles sur une amélioration de ces restrictions, je suis prêt à recommander le rejet de l'initiative. Dans le cas contraire, malgré ses défauts, je la soutiendrai.

Auer: Bundesrat Ritschard sagte einmal in einer Rede: «Der Bürger hat Sinn für Ordnungen, wenn die Ordnungen Sinn haben.» Die grosse Mehrheit der Bürger sieht ein, dass auf den meisten Hauptstrassen eine Geschwindigkeit von 100 km zu hoch ist – nicht vor allem aus energetischen oder ökologischen Gründen, wohl aber wegen der Unfallgefahr. Zwar ist die Zahl der Unfälle nur unwesentlich zurückgegangen, die Auswirkungen der Unfälle – ihre Schwere, die Zahl der Verletzten und der Toten – hat sich jedoch dank der Reduktion auf 80 km/h wesentlich vermindert. Es ist also an den generell 80 km/h auf den Hauptstrassen festzuhalten und schon deshalb die Initiative entschieden abzulehnen. Allerdings hat die Polizei vermehrt dafür zu sorgen, dass die Tempi vermehrt eingehalten werden.

Kaum einsehbar ist jedoch für den Bürger die Differenzierung 120/130 km auf den Autobahnen. Weder was die Unfallhäufigkeit und die Unfallschwere noch was den Energieverbrauch und die Emissionen betrifft, ergeben sich wegen der 10 km/h Unterschied wesentliche Differenzen. Weil der Sinn der Ordnung nicht eingesehen wird, haben wir dann faktisch die 130 km/h.

Das Bedenklichste: Wir haben heute eine Rechtsvorschrift, die offensichtlich nicht eingehalten wird. Solches führt aber zu Rechtsverwilderung. Weshalb soll denn der Bürger andere Vorschriften einhalten, wenn nicht einmal diese durchgesetzt wird?

Früher, Frau Grendelmeier, bei 130 km/h Maximalgeschwindigkeit, gab es weit weniger Ueberschreitungen. Offenbar sind die 130 km/h eine mehrheitlich akzeptierte Grenze – von der Logik her schwer zu erklären, wie denn überhaupt die ganze Tempodiskussion, auch in diesem Saal, mehr mit Emotionen als mit Verstand zu tun hat.

Es gibt – von der Logik her – auch heute, trotz Katalysatorauto, gute Gründe, eine Limite von 100 km/h festzulegen, wofür ich mich früher eingesetzt habe. Ich beuge mich nicht vor Wahlergebnissen, sondern vor dem Faktischen auf den Strassen, weil der Mensch, vor allem der Automobilist, nun einmal nicht so ist, wie wir ihn gerne hätten. Jedenfalls aber

ist dafür zu sorgen – und hier hat Frau Grendelmeier recht –, dass die Ueberschreitungen mehr und tunlichst härter geahndet werden, wie in den Vereinigten Staaten, wo die Verkehrssicherheit grösser ist als in allen europäischen Ländern, wo aber auch härter bestraft und nach dreimaligem Ueberschreiten der Tempolimiten der Führerausweis entzogen wird.

Der Bürger sieht aber nicht ein, weshalb er mit einem Katalysatorauto nicht schneller fahren darf als mit einem Altwagen mit dessen grossen Emissionen, weshalb er angeblich aus ökologischen Gründen auf Autobahnen 120 km/h fahren darf, auf gut ausgebauten Hauptstrassen aber nur 80 km/h. Die Formel «130/80plus» ist deshalb im Sinne einer Empfehlung an den Bundesrat zu unterstützen. «80plus», nicht «100minus»; denn von den 18 400 km Hauptstrassen sind höchstens bei 5 Prozent 100 km zu verantworten. Man müsste ja wahnsinnig viele Tafeln aufstellen, wenn es umgekehrt wäre.

Ich lehne also die Initiative ab, empfehle dem Bundesrat die Formel 130/80plus, werde aber, Frau Bundesrätin, auch wenn der Bundesrat dieser Empfehlung nicht folgt, die Initiative entschieden bekämpfen.

Nun zum Votum von Herrn Dreher, der wieder einmal überdreht hat. Was die Unfälle in Deutschland betrifft: Das ist das einzige Land der Welt, wo man noch fahren darf, wie man will, wo es überhaupt keine Beschränkungen gibt. Auf den deutschen Autobahnen gibt es auf eine Million Fahrzeugkilometer umgerechnet – Sie müssen ja auf die Fahrleistung umrechnen und nicht auf die Länge des Netzes – ungefähr gleichviel Unfälle wie in der Schweiz, ein Prozent mehr, obwohl wir alle paar Kilometer eine Ausfahrt haben, im Gegensatz zu Deutschland. Es gibt aber auf den deutschen Autobahnen 27 Prozent mehr Tote und 73 Prozent mehr Verunfallte.

Auch wenn Sie das gesamte Strassennetz nehmen, gibt es in der Schweiz pro 100 Millionen Fahrzeugkilometer im Durchschnitt 2,2 Tote, das sind weniger als in Deutschland. Weniger sind es nur in den Niederlanden, in Finnland und mit 1,5 Prozent in Amerika.

Herr Dreher, Sie sind für «freie Fahrt für freie Bürger», für die Freiheit, mit dem Auto auch Selbstmord machen zu dürfen. Das ist an und für sich eine schöne Freiheit – aber es ist wegen des Materiellen: Es ist eine Freiheit zulasten der anderen, nicht nur zulasten der Angehörigen. Die Autohaftpflichtversicherungen sind wegen dieser Autofahrer höher; die Spitaltaxen sind höher; wir bezahlen wegen dieser Kosten mehr Steuern. Das ist eine Freiheit des einzelnen zulasten des Ganzen!

Ich war zehn Jahre lang Polizei- und Gerichtsberichterstatler. Ich habe solche Unfälle erlebt, mich schon 1960 im Verwaltungsrat des TCS für die Sicherheitsgurte eingesetzt, später auch in diesem Haus.

Herr Dreher, ich weiss nicht, ob Sie einmal solche Trauerspiele auf der Strasse miterlebt haben, dieses Elend, dieses Leid, diese Ruinen. Da brauchen Sie nicht einmal mehr «mit dem Flammenwerfer darüber»!

Graf: Der Breitseite gegen den Katalysator von Frau Grendelmeier und von grüner Seite möchte ich doch einige Gedanken entgegenhalten: Als einer der ersten habe ich schon anfangs 1985 ein Auto mit Katalysator angeschafft, und dies deshalb, weil ich von allem Anfang an von der Wirksamkeit dieser Installation zur Verminderung von Schadstoffen in der Luft überzeugt war. Inzwischen zirkulieren in der Schweiz bald einmal eine halbe Million Fahrzeuge, die mit Katalysator ausgerüstet sind, mit jener technischen Ausrüstung also, die den Schadstoffausstoss um über 90 Prozent reduziert.

Wenn man den Bericht des BUS liest, findet man jedoch keinen Hinweis darauf, dass vor allem diese Umrüstung auf Katalysator – sie hat übrigens die Automobilisten weit mehr als eine Milliarde gekostet –, dieses Umsteigen auf schadstoffarme Autos massgeblich zur Verbesserung der Luftqualität beigetragen hat. Von einer solchen Feststellung findet man keine Spur. Für das BUS haben allein die Temporeduk-

tionen die Luft verbessert, nicht aber Hunderttausende von Katalysatorautos. Ja, wenn dem so wäre, dann müsste man schon fragen, weshalb man sich überhaupt noch für den Katalysator engagieren soll und weshalb ihn dann der Bundesrat inzwischen für Neuwagen obligatorisch vorgeschrieben hat! Dass aber im Gegenteil dazu der Bundesrat nach wie vor von der Wirksamkeit des Katalysators überzeugt ist, hat er erst gestern unterstrichen, als er für Katalysatorautos eine bevorzugte Besteuerung empfahl.

Es ist doch so, wie es die Herren Massy und Perey sehr gut und klar ausgeführt haben: Weil seinerzeit noch keine Katalysatoren auf dem Markt waren und damit das hervorragende Instrument zur Schadstoffverringerung um 90 Prozent noch nicht vorhanden war, wollte man eine bessere Luftqualität durch Temporeduktion schaffen. Nur das war der Temporeduktionsgrund. Nun, da die Luft verbessert ist und in wenigen Jahren bei uns praktisch keine Autos mehr ohne Katalysator zirkulieren werden, wodurch nochmals weniger Schadstoff ausgestossen und die Luftqualität noch weiter verbessert wird, ist es höchste Zeit, die seinerzeit eingeführte Temporeduktion rückgängig zu machen. Deshalb bin ich für den Antrag Gros, *eventualiter* Friderici.

Noch ein Wort zu Ihnen, Herr Fierz. Was Sie hier als Arzt gesagt haben, ist durchaus bedenkenswert, da stimme ich Ihnen zu; hingegen war Ihr ideologischer Exkurs ein völliger Mumpitz.

Präsident: Herr Dreher hat das Wort für eine kurze persönliche Erklärung verlangt.

Dreher: Wir würden emotional argumentieren, wurde uns in diesem Saal wiederholt vorgeworfen. Ich möchte auf das emotionale Geschwätz von Herrn Auer an meine Adresse nicht eingehen, mich aber materiell zu einem Punkt äussern:

Herr Auer, in Deutschland ist die Unfallhäufigkeit pro eine Million Fahrzeuge – oder 100 Millionen Kilometer, wie Sie es darlegen – vor allem deshalb höher als in der Schweiz, weil der Anteil des Grossstadt- und Grossagglomerationsverkehrs so viel grösser ist als in unserem Land. Wenn Sie sich mit der Sache befassen, wissen Sie, dass gerade in den Städten die Unfallhäufigkeit am grössten ist.

Wir haben von der Schweizer Autopartei aus noch nie der schrankenlosen Fahrerei das Wort geredet. Ich weise solche Unterstellungen zurück.

Präsident: Herr Auer verlangt das Wort für eine kurze persönliche Gegenerklärung.

Auer: Herr Dreher hat nicht aufgepasst. Ich habe nicht von der Länge des Autobahnnetzes, sondern von der Fahrleistung in Millionen Kilometern gesprochen; nicht wie Sie es dargelegt haben. In der Schweiz wickeln sich 26 Prozent des Strassenverkehrs auf den Autobahnen ab. In Deutschland sind es 25 Prozent, also sind die Unfallauswirkungen ungefähr vergleichbar.

Mme Jeanprêtre: Heureux peuple que celui qui a pour préoccupation d'ancrer dans sa charte fondamentale la vitesse maximale autorisée sur ses routes! C'est vrai que, face aux turpitudes mondiales, le cas doit faire pâlir d'envie nos voisins ou peut-être les inciter à sourire. Pourquoi ne pas fixer dans notre Constitution fédérale le prix du lait ou l'horaire des trains, comme le soulevait un journaliste malicieux?

A la décharge des initiants, reconnaissons qu'ils n'avaient pas d'autre moyen d'agir, mais gageons qu'ils seraient aussi les premiers à combattre l'initiative que l'on voudrait introduire pour douze dimanches sans voiture.

Revenons à des choses sérieuses. La compétence en la matière sied fort bien au Conseil fédéral qui doit pouvoir agir avec la rapidité et la souplesse nécessaires et requises dans des cas de grave pénurie, de carburant par exemple.

On peut longtemps argumenter que le but premier de la mesure prise en 1985 n'est pas pleinement rempli à l'égard

de l'environnement. Il s'avère en effet que des catalyseurs sont peut-être plus performants. Toutefois, la diminution du bruit et de la consommation de l'essence, l'augmentation perceptible de la protection de l'environnement et la plus grande sécurité – ce dernier point étant aussi déterminant – nous engagent à maintenir les vitesses actuelles.

J'aimerais évoquer un thème qui a davantage trait à la psychologie qu'à la politique, c'est celui de la relation quasi passionnelle, soigneusement entretenue par la publicité, entre l'homme – et là il s'agit plus de «der Mann» que de «der Mensch» – et la voiture. Cette dernière est présentée comme le symbole constant de la liberté, de la puissance, de la séduction et du statut social, alors que jamais le thème de la liberté n'a autant été galvaudé, la plupart d'entre nous étant les esclaves de cette voiture. Quand donc la considérerait-on simplement comme une précieuse alliée utilitaire, qui a d'ailleurs de beaux jours comme telle, mais non comme objet de performance?

A ce sujet, je viens de déposer une question au Conseil fédéral concernant la publicité, précisément pour des voitures de tourisme très performantes. On y parle de vitesse de plus de 200 à l'heure. Dès lors, comment le Conseil fédéral conçoit-il qu'on encourage publiquement, par voie de publicité, des vitesses interdites par la loi? Aurait-on le droit de faire de la publicité pour une chose interdite, l'absinthe, par exemple? J'attends une réponse.

J'aborde aussi rapidement le thème de la voiture et du féminisme, s'il est possible. La relation que je voudrais faire est celle de la statistique – elle n'existe certainement pas –; mais je suis convaincue que les femmes sont peu impliquées dans de graves accidents de la circulation, comme elles doivent être aussi beaucoup moins soumises à commettre des excès de vitesse. Une certitude en tout cas, les rodéos autoroutiers et autres manifestations d'humeur dangereuses et stupides ne sont non plus une invention féminine.

En conclusion, je vous engage à soutenir la position du Conseil fédéral et à rejeter l'initiative. Toutefois, je tiens à terminer sur une note apaisante. Quand donc, Messieurs, comprendrez-vous que vous serez tout aussi performants et séduisants lorsque vous nous doublerez à 120 plutôt qu'à 130?

Fäh: Ich sage nichts mehr zur Wirkung von Tempolimiten. Sie sind ja so oder so in vielen Bereichen umstritten. Ich sage auch nichts mehr zur Regelung in der Verfassung. Auch ich würde es begrüßen, wenn man Tempolimiten nicht in die Verfassung nehmen müsste. Aber ich sage etwas zum indirekten Gegenvorschlag der liberalen Fraktion.

Im Gegensatz zur Mehrheit der freisinnig-demokratischen Fraktion unterstütze ich diesen Gegenvorschlag. Ich bin für eine Verankerung im Strassenverkehrsgesetz und damit für eine Rückweisung an den Bundesrat.

Man wendet nun ein, diese Regelung sei nicht günstig, da sie zu wenig flexibel sei, dass man zu wenig rasch handeln könne.

Im Umweltschutzbereich, im Versorgungsbereich und auch in anderen Bereichen ist hier und da rasches Handeln notwendig, aber nicht bei den Tempolimiten. Dazu sind sie zu wenig wirksam. Ich bringe das Beispiel der Landesversorgung. Es wurde hier von der Ölkrise 1973 gesprochen. Wenn ich mich richtig erinnere, hat man doch damals autofreie Sonntage verfügt und nicht Tempolimiten. Mit anderen Worten: Massnahmen, um im Landesversorgungsbereich sparen zu können, sind Kontingentierung und Verbote, aber nicht Limiten.

Noch ein Wort zu Europa: Der Wirrwarr wurde hier geschildert. Koordination ist notwendig, da bin ich einverstanden, aber das passiert nicht innert Stunden. Auch dazu hat man Zeit.

Im übrigen heisst es im Strassenverkehrsgesetz, die Geschwindigkeit sei den Verhältnissen anzupassen. Das ist gesetzlich so geregelt; auch erlaubt das Strassenverkehrsgesetz Sonderregelungen.

Dann noch ein Wort zum zeitlichen Problem. Das gehe nicht mehr, wurde gesagt; der Rat habe das schon einmal – im Zusammenhang mit den Vorstössen Oehler und Masoni – abgelehnt. Wenn man etwas für richtig erachtet, dann soll man das auch vertreten, auch wenn es schon einmal abgelehnt worden ist.

Im übrigen geht die Erhöhung der zulässigen Lastwagenbreite, um 20 cm eventuell in die Volksabstimmung. Warum soll dann das gleiche Parlament nicht auch über Tempolimiten abschliessend beraten können. Das leuchtet mir nicht ein.

Zusammengefasst: Ich bin für Rückweisung an den Bundesrat, wie die liberale Fraktion. Ich bin für Festlegen im Strassenverkehrsgesetz. Ich weiss nicht, wovor Sie eigentlich Angst haben, denn das Festlegen im Strassenverkehrsgesetz tun ja dann Sie, nicht der Bundesrat und nicht jemand anders. Ich kenne aber die Stimmung hier und erwarte, dass dieser Vorschlag abgelehnt wird.

Ich werde mich der Stimme enthalten, wenn der Bundesrat zusichert, dass er Tempo 130/80plus, wie es hier jetzt gefordert worden ist, einführt. Ich enthalte mich der Stimme nicht aus materiellen Gründen, sondern aus den eben geschilderten rechtlichen Gründen. Sehe ich aber kein Zeichen, kein einziges Zeichen einer Lockerung gegenüber der bisherigen Regelung, dann bleibt mir nichts anderes übrig, als à contrecoeur der Initiative zuzustimmen.

Frey Walter: Die Zielsetzung 1984 bei der Einführung der neuen Tempolimiten durch den Bundesrat war klar. Man wollte Sofortmassnahmen treffen, um die Schadstoffemissionen, die man für die Walderkrankungen ursächlich als verantwortlich bezeichnet hat, zu senken. Man sprach in einem politischen Klima, das aus den Walderkrankungen dazumal wie heute aus politischen oder nicht politischen Gründen ein Waldsterben machte.

In der Zwischenzeit hat man genügend Gelegenheit gehabt, sich zu informieren. Bringt diese politisch verständliche Sofortmassnahme etwas oder bringt sie nichts? In bezug auf die Schadstoffe bringt sie nichts. Die 3 Prozent, die errechnet wurden, halten keinem wissenschaftlichen Test stand und sind natürlich gegenüber der Effizienz eines Katalysators wirklich minim und ich möchte sagen: nicht diskutabel.

Dass zur gleichen Zeit, wo eine NOx-Senkung um 3 Prozent stattfindet, eine Vergrösserung des Ausstosses von Kohlenwasserstoffen stattfindet, wurde hier in diesem Saal noch gar nicht erwähnt. Ich möchte aber auch das nicht unbedingt als wissenschaftlich bezeichnen.

In bezug auf die Energie: Sie selbst haben die Gelegenheit, zu überprüfen, ob diese einprozentige Energiesenkung nun Tatsache sein könnte oder ob das auch ein Papiertiger ist. Wenn das gleiche Fahrzeug mit der gleichen Geschwindigkeit in der gleichen Verkehrssituation von zwei verschiedenen Fahrern von A nach B gelenkt wird, dann ist es nun so, dass Unterschiede im Energie-, sprich Benzinverbrauch von bis zu 25 und 30 Prozent entstehen können. Sie entscheiden mit Ihrem Fahrvermögen, ob Sie möglichst günstig fahren oder eben nicht. Sie haben also ein 30mal grösseres Potential in Ihrem rechten Fuss und in Ihrem Kopf als mit den Geschwindigkeitslimiten.

In bezug auf die Verkehrssicherheit möchte ich mich in diese Debatte, wo es um Statistiken von Toten geht, nicht einmischen. Ich möchte nur betonen, dass die sichersten Strassen heute unsere Autobahnen sind. Es kann also nicht alleine die Geschwindigkeit sein, die Verkehrssicherheit bedeutet. Der Ausbaugrad einer Strasse spielt mit Bestimmtheit auch eine grosse Rolle, selbstverständlich neben der Disziplin des Fahrers.

Politisch gesehen stört es mich auch, dass man Tempolimiten in der Bundesverfassung verankern sollte. Da bin ich einverstanden mit der liberalen Fraktion und den Sprechern der FDP und auch der SVP.

Nicht einverstanden bin ich aber mit dem langen Zögern des Bundesrates bei seiner Entscheid. Ich empfinde es als störend, dass in dieser Sache nicht bereits entschieden ist

und somit einer Initiative der Boden weggezogen wird, die doch eigentlich heute nur noch dazu benützt wird, um politische Propaganda zu machen.

Ich störe mich auch daran, dass aus verschiedenen Kreisen dieses Saales, die leider jetzt gerade nicht anwesend sind, die Sündenbockrolle an der Umweltverschmutzung einzig und allein dem Automobil zugeschoben wird.

Ich möchte Ihnen sagen, dass der Hauptemittent in bezug auf Schadstoffe nicht der Verkehr ist und dass in bezug auf die Verkehrssicherheit auch der öffentliche Verkehr seine Opfer fordert. Die Statistiken in der Gemeinde Zürich sprechen da für sich. Ich bitte die Exponenten der grünen Parteien, sich zu überlegen, ob sie wirklich mit aller Kraft Propaganda für eine politisch sich abzeichnende Kraft machen wollen, die sie ja nicht unbedingt begrüssen. Das tun sie heute.

Persönlich kann ich mit dem vorgeschlagenen Tempo 80plus/130 leben. Ich bin sehr gespannt auf die Antwort von Frau Bundesrätin Kopp zu diesem Problem. Ich möchte mich hier den Ausführungen meines Vorredners, Nationalrat Fäh, anschliessen. In der Zwischenzeit empfehle ich Ihnen aber, den Antrag des Liberalen Gros zu unterstützen. Wenn der abgelehnt ist, muss auch ich, à contre-cœur und obwohl wir die Ausführungen von Frau Bundesrätin Kopp noch nicht gehört haben, leider für die Initiative einstehen. Zu Frau Leutenegger Oberholzer kann ich mich nicht äussern. Sie hat einen Erfahrungsvorsprung vor mir; stand sie doch mit 120 und 130 km/h bereits in einem Stau, das ist mir noch nie passiert. Da verstehe ich nichts davon. Und die psychologische Lektion in Automarketing, die Herr Schmid geboten hat, möchte ich gerne einmal mit ihm besprechen. Ob Potenz und Geschwindigkeit wirklich etwas miteinander zu tun haben und warum dann auch Frauen diese Initiative unterschrieben haben, ist mir auch noch nicht klar. Ein Beratungsmandat für die Automarketingstrategie ist Ihnen sicher.

Aliesch: Für mich ist diese Initiative nicht der zweckmässigste Weg für die Geschwindigkeitsfestlegung auf unseren Strassen. Auf der anderen Seite – und das möchte ich auch gesagt haben – bleibt den Initianten in unserem rechtsstaatlichen System kein anderer Weg zur Durchsetzung ihrer Meinung offen. Letztlich stellt sich darum einzig die Frage, welche Tempolimiten in Berücksichtigung aller objektiven Aspekte die richtigen sind. Sowohl Pro- wie Contra-Argumente sind oft nur Fassade.

Viele Gegner höherer Geschwindigkeitslimiten sind schlicht Gegner des Individualverkehrs. Ich meine damit beispielsweise jene Ratskolleginnen und -kollegen, die regelmässig und so auch heute unter dem Mäntelchen des Umweltschutzes gegen das Auto und den Individualverkehr agieren oder – wie beispielsweise Herr Schmid, was besonders perfid ist – die Initianten als schlechte Menschen hinstellen.

Mit dem Umweltschutz können die heutigen Geschwindigkeitslimiten nämlich nicht mehr begründet werden. Tempo 80/120 brachte lediglich eine Verminderung der Luftverunreinigung und des Benzinverbrauchs um 2 bis 4 Prozent. Die Einführung der Katalysatortechnik dagegen wird bis ins Jahr 1990 die von den leichten Motorfahrzeugen verursachte Luftverunreinigung um gegen die Hälfte reduzieren.

Aus der Sicht des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit trete ich für eine Tempolimite von 130 auf den Autobahnen und flexible Tempolimiten zwischen 80 und 100 auf den Strassen ausserorts ein. Auch wenn die Tempolimiten nicht in unsere Bundesverfassung gehören und diese Bundesverfassung auch von den Initianten als Gemischtwarenladen bezeichnet wird, möchte ich dem entgegenhalten, dass es sich bei unserer Bundesverfassung um einen wohlüberlegt eingerichteten Laden handelt, der nicht zusätzlich und mit unnötigem Gemüse belastet werden muss. Den Vertretern der SP, zum Beispiel Herrn Bircher, steht es allerdings sehr schlecht an, die Verfassungswürdigkeit der Initiative zu kritisieren, wenn man bedenkt, was sie alles über Verfassungsrecht fordern.

Die Tempolimiten sollten auch in Zukunft vom Bundesrat festgelegt werden können. Ich erwarte vom Bundesrat aber, dass er in Berücksichtigung der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes, insbesondere auch in Anerkennung der von den Automobilisten erbrachten Vorleistung durch den Kauf von Katalysatorautos, möglichst bald die Tempolimite von 130 auf Autobahnen beschliesst und flexible Tempolimiten zwischen 80 und 100 auf den Strassen ausserorts ermöglicht. Diese Absichtserklärung erwarte ich heute, ansonsten ich dem Rückweisungsantrag der Liberalen zustimmen werde. Sollte nach diesem Entscheid des Bundesrates die Initiative nicht zurückgezogen werden, ist dies für mich ein Beweis dafür, dass das Volksbegehren lediglich als Propagandavehikel für die nächsten Wahlen verwendet wird. Andererseits würde es auch einigen Gegnern höherer Tempolimiten nicht schlecht anstehen, festgefahrene Positionen aufzugeben. Das individuelle Verkehrsmittel ist nämlich nicht der Grund allen Übels, und mit tieferen Tempolimiten bringt man weder das Auto weg noch verändert man damit die Gesellschaft oder uns Menschen.

Was notwendig ist, ist ein baldiger Entscheid des Bundesrates für Tempo 130 auf den Autobahnen sowie für flexible Tempolimiten zwischen 100 und 80 auf den Strassen ausserorts. Da dieser Entscheid noch nicht vorliegt, werde ich mich heute zur Initiative der Stimme enthalten.

Wiederkehr: Ich habe eigentlich nur zwei persönliche Einladungen zu machen an Herrn Scherrer, der trotz der Wichtigkeit des Traktandums nicht in diesem Saal ist.

Herr Scherrer hat gesagt, die Autos würden laufend sicherer und besser. Dem mag ich nicht widersprechen, aber ich möchte ihm doch zurufen: Chassis und Karosserie der Fussgänger sind immer noch so verletztlich und weich wie ehemals! Die erste Einladung: Ich lade ihn ein, sich im gerichtsmedizinischen Institut der Universität Zürich persönlich vor Augen zu führen, was auch die sichereren und besseren Autos anrichten können.

Herr Scherrer hat zudem wörtlich gesagt: «Hohe Geschwindigkeiten sind nie die primäre Ursache eines Unfalles.» Was ist dann die primäre Ursache eines Unfalles? Ist es zum Beispiel der Baum, der am Strassenrand steht und unvermittelt den überschnellen Autofahrer anspringt? Man kann das Auto am Heck aufzäumen wie man will, physikalische Gesetze werden deshalb nicht beerdigt. Schon ein Aufprall mit 30 km/h entspricht einem freien Fall aus 3,5 m Höhe, ein Aufprall mit 50 km/h einem freien Fall aus 10 m Höhe. Die Fallhöhe steigt exponentiell mit der Geschwindigkeit. Ich lade also Herrn Scherrer wiederum ein, die Zusammensetzung eines Autofahrers, der mit 80 km/h einen «Frontalen» gemacht hat, in einem Spital seiner Wahl persönlich mitzuerleben.

Auf unseren Strassen herrsche Anarchie, hat Herr Müller gesagt; es stimmt, wir entwickeln uns zu einem Volk von Rasern. Herr Dreher ist ihr Guru und die Autopartei ihre Kirchgemeinde. Und warum das alles? Um bei der Fahrt von Zürich nach Genf 20 Minuten früher feststellen zu können, dass die Agglomeration Genf sich von der Agglomeration Zürich in ihrer Unwirtlichkeit nicht mehr unterscheidet.

Iten: Ich werde mich bei der Abstimmung der Stimme enthalten, und zwar aus folgendem Grund: Es ist augenfällig, dass sich die Mehrheit unserer Kommission und – wie es scheint – auch die Mehrheit dieses Rates zwar darüber einig sind, dass man dieser Volksinitiative aus mehreren Gründen nicht zustimmen sollte. Aber erheblich weniger einig ist man in der Frage: Was dann? Es stehen ja mehrere Möglichkeiten offen. Es wurden auch mehrere Möglichkeiten diskutiert. In der Kommission wurden auch mehrere Anträge für Gegenvorschläge eingereicht und – vorab aus taktischen Gründen – dann wieder zurückgezogen.

Für alle diese Standpunkte gegenüber einer Erhöhung oder einer Senkung der Limite werden Gründe vorgetragen, die man sich durchaus überlegen muss. Wenn man aber davon ausgeht, dass die Tempolimiten nicht in der Verfassung fixiert werden sollen, und wenn man ausserdem die Kompe-

tenz beim Bundesrat lassen will, müsste man doch jetzt wissen, wie unsere Regierung in dieser Frage zu entscheiden gedenkt. Solange dies nicht der Fall ist, bringe ich mit einem Nein zur Initiative lediglich zum Ausdruck, was ich nicht will. Aber ich kann nicht sagen, was an Stelle von dem, was wir nicht wollen, gelten soll und wird.

Diese Ausgangslage ist für mich bei einer Abstimmung über eine Empfehlung zu einer Volksinitiative unbefriedigend. Ich verstehe die Haltung des Bundesrates nicht. Er hat mit Tempo 80/120 einen nun mehrjährigen Versuch hinter sich und müsste in der Lage sein, Lehren aus diesem Versuch zu ziehen und hier im Parlament bekanntzugeben, was er zu tun gedenkt, und zwar als seinen Beitrag in unserer heutigen Beratung. Dann nämlich hätten wir einen indirekten Gegenvorschlag. Solange wir die Meinung des Bundesrates nicht kennen, fehlt uns in dieser Diskussion hier doch ein wesentlicher Bestandteil.

Es ist auch aus sachlichen Gründen nicht einzusehen, weswegen der Bundesrat mit seinem Entscheid bis nach dem Abschluss der Debatte nicht zuwarten will. Ich habe kein Verständnis für dieses Verhalten; denn der Bundesrat weiss aus früheren Abstimmungen, aber auch aus der Kommissionssitzung, dass es in diesen Fragen in diesem Parlament keine einheitliche Meinung geben wird. Das Argument, er wolle sich zunächst die Debatte anhören und nachher entscheiden, ist in diesem konkreten Fall nicht stichhaltig. Da die Ausgangslage für eine Empfehlung zu einer Volksinitiative so unklar ist, halte ich dafür, dass es besser ist, wenn man sich der Stimme enthält.

Ammann: Verschiedene Vorredner haben in dieser Debatte darauf verwiesen, dass die Auswirkungen des Versuchs Tempo 120/80 auf die Luft nicht ins Gewicht gefallen seien. Dem ist zu entgegnen, dass sich eben gut die Hälfte nicht an diese Limiten hielt, sonst wären die positiven Folgen wohl auch doppelt spürbar geworden. Mangelnde Akzeptanz zum Anlass für eine Heraufsetzung der Höchstgeschwindigkeiten zu nehmen, ist reichlich zynisch angesichts der rund 1000 Toten, 30 000 Verletzten – davon gegen 13 000 Schwerverletzte – auf unseren Strassen. Das sind nicht nur unsinnige volkswirtschaftliche Verluste, das ist auch tausendfaches menschliches Leid.

Worin besteht eigentlich der Unterschied vom «Schlachtfeld Strasse» zum schwelenden Bürgerkrieg in fernen Ländern? Abgestumpft verdrängen wir die Tatsache, dass jeder Tote ein Toter zuviel ist. Wir sind Meister im Verdrängen! Rücksichtslose Automobilisten terrorisieren die grosse Mehrheit der schwächeren und korrekten Verkehrsteilnehmer, verschmutzen die Luft über Gebühr und verstossen gegen den in diesem Saal ungeschriebenen Konsens, fossile Treib- und Brennstoffe einzusparen.

Kohärenz in der Politik bedeutet hier eben, auf die energiepolitischen und umweltpolitischen Nebenwirkungen sowie auf die Verkehrssicherheit Rücksicht zu nehmen. So gesehen, steht die Frage der Geschwindigkeitslimiten nicht im luftleeren Raum, sondern ist eingebunden in den ganzen Komplex ungelöster Gegenwarts- und Zukunftsprobleme. Herr Basler hat in hervorragender Weise aufgezeigt, dass die Förderung eigentlicher Oekomobile in Leichtbauweise aufs engste von einer vernünftigen Auslegung der Rahmenbedingungen, vor allem der Maximalgeschwindigkeiten auf unseren Strassen abhängt. Vergessen wir nicht, dass selbst die 54 Massnahmen, die der Bundesrat im Rahmen der Luftreinhaltung geprüft hat, keine Garantie darstellen, dass die Ziele unserer Luftreinhaltungspolitik bis Mitte der neunziger Jahre erreicht werden können. Da gilt es doch auch jene Massnahmen durchzuziehen, die einen bescheidenen Beitrag zur Problemlösung beisteuern, sonst werden wir allesamt unglaubwürdig.

Im Raum steht sodann die Frage, ob es in diesem Staat nicht auch ein Recht auf reine Luft, auf relative Ruhe, auf Schutz vor einer Minderheit von Strassenrowdys, ein Recht auf Zukunft im weitesten Sinne gibt. Das erfordert aber zwingend eine Gesamtschau auf dem Gebiete des Verkehrs, der Umwelt, der Energie, der Gesundheit und der Finanzen.

Betroffen bin ich demgegenüber vom Kniefall, vorab der FDP, aber auch einzelner SVP-Sprecher, vor der Strassenlobby. Genügt tatsächlich der Verlust einiger Kantonsratsmandate an die Autopartei, Herren Müller-Meilen, Friderici und Aliesch, dass Ihre stolze staatstragende Partei die Fassung verliert und den umwelt- und verkehrspolitischen Minimalkonsens zwischen den Bundesratsparteien auf dem Altar des Molochs Auto opfert? Das ist doch nichts anderes als Defätismus, Kapitulation vor dem Druck der Strasse.

Als Anhänger von Tempo 80/100 möchte ich vielmehr dem Bundesrat den Rücken stärken. Der Versuch mit Tempo 80/120 war sicher anfangs eine Gratwanderung, erweist sich aber mit zunehmender Dauer als wohl einzig realistische und für uns noch halbwegs akzeptable Limite. Die Bemühungen des Bundesrates werden aber laufend sabotiert durch jene Verkehrsteilnehmer, die sich nicht an minimalste Einschränkungen halten wollen, durch verantwortungslose Ratsmitglieder, die dem Wildwest auf unseren Strassen noch Vorschub leisten, und durch kantonale Polizeiorgane, die den Vollzug aus Gefälligkeit oder Resignation vernachlässigen. Personalmangel ist da kein Argument. Der Vollzug ist eine Frage des politischen Willens.

Zum Schluss deshalb noch ein Zitat vom Chef der Verkehrspolizei des Kantons St. Gallen: «Wenn man festhält, es sei besser, eine Höchstgeschwindigkeit von 130 wirkungsvoll zu kontrollieren, als die geltenden 120 ungenügend zu überwachen, so ist die Antwort darauf einfach: Wenn man uns die Mittel zur effektiven Kontrolle der 130er Grenze gibt, dann können wir damit eine 120er Limite ebenso gut kontrollieren.»

Ich bitte Sie daher, im Sinne der vorberatenden Kommission sowohl die Initiative als auch alle anderen Anträge abzulehnen, den Bundesrat in seinen Anstrengungen zu unterstützen und ihn hinsichtlich der Limiten in der Beibehaltung der jetzt geltenden 80/120 zu bestärken.

Präsident: Herr Scherrer, Herr Friderici und Herr Müller-Meilen haben das Wort für eine kurze persönliche Erklärung.

Scherrer: Ich lege Wert auf eine Korrektur. Herr Wiederkehr hat mir unterschoben, ich hätte gesagt: Hohe Geschwindigkeiten sind nie die primäre Ursache von Verkehrsunfällen. Das ist nicht richtig. Ich habe gesagt: Die gefahrene Geschwindigkeit. Das ist materiell etwas ganz anderes. Zudem kann ich Ihnen versichern: Ich weiss, was es für eine Familie bedeutet, einen Angehörigen bei einem Unfall zu verlieren. Aber mit Tempolimiten, die willkürlich zu tief angesetzt sind, fördert man Aggressionen, und diese Aggressionen führen zu Unfällen. Das hat der Unfall vor zwei Tagen bei Henggart im Kanton Zürich wieder bewiesen. Ich rede nicht der rücksichtslosen Fahrerei das Wort; ich bin dafür, dass man die Rücksichtslosen hart bestraft. Ich meine aber, dass das Verantwortungsgefühl aller Verkehrsteilnehmer gefördert und dass die Ausbildung verbessert werden muss, bevor man das Volk mit allzu tiefen Tempolimiten schikaniert.

M. Friderici: Je voudrais dire à M. Ammann qui aime bien me citer à cette tribune que je suis moi aussi contre les conducteurs irresponsables, mais que je suis également contre les initiants irresponsables.

Vous préconisez, Monsieur Ammann, la séparation des trafics, mais alors pourquoi, avec les tenants des initiatives «Trêfle à quatre feuilles», ne retirez-vous pas ces initiatives, puisque l'on sait que la circulation est dix fois plus sûre sur les autoroutes que sur les autres routes nationales? On éviterait ainsi bien des blessés et bien des morts, ors d'accidents routiers. Les irresponsables, ce sont ceux qui ont lancé les initiatives contre l'achèvement des routes nationales.

Müller-Meilen: Herr Ammann hat der FDP vorgeworfen, einen Kniefall vor der Autolobby begangen zu haben. Wenn Herr Ammann meinem Votum zugehört hätte, was er offen-

sichtlich nur ungenügend getan hat, dann wüsste er, dass unsere Empfehlung an den Bundesrat für 80plus/130 auf den Expertenberichten beruht, die im Hinblick auf die Tempofestsetzung abgegeben worden sind. Man sollte Expertenberichte auch dann akzeptieren, Herr Ammann, wenn sie nicht einfach die eigene Meinung bestätigen. Wir haben bereits in der Kommission diese Auffassung 80plus/130 vertreten, weil die Differenzen der Auswirkungen zwischen 120 und 130 auf die Luftschadstoffe sehr ungenügend sind und weil man aufgrund der Expertenberichte auf den Ausserortsstrecken wirklich nur noch 80plus vertreten kann. Von einem Kniefall kann keine Rede sein.

Bühler, Berichterstatter: Vorerst eine Bemerkung zu Herrn Dreher. Herr Dreher, Sie haben uns gebeten, Fakten zur Kenntnis zu nehmen. Ich möchte Sie ebenfalls bitten, doch noch einige Fakten zur Kenntnis zu nehmen.

In Deutschland wurde Mitte 1984 das sogenannte Verwahrungsgeld für die Durchsetzung der Gurtentrapflicht eingeführt, wonach sich die Tragquote von vorher 52 Prozent auf 92 Prozent erhöhte. Daraus resultierte eine gegenüber der Schweiz grössere Reduktion der Anzahl der Getöteten und Verletzten in der zweiten Hälfte des Jahres 1984 und im Jahre 1985. Daraus kann nun nicht abgeleitet werden, dass diese gute Entwicklung im deutschen Unfallgeschehen auf das Temporegime, das in Deutschland Gültigkeit hat, zurückzuführen sei.

Dass die Situation in Deutschland wesentlich schlechter ist als bei uns, wird in einem deutschen Magazin bestätigt, und zwar im Magazin «Strasse und Autobahn». In der Zusammenfassung des Heftes 1/1988 steht: «Es zeigt sich, dass das Sicherheitsniveau auf deutschen Autobahnen im Laufe der Zeit erheblich besser geworden ist und im internationalen Vergleich in einer mittleren Position liegt. Es ist jedoch noch deutlich von dem in Grossbritannien, der Schweiz und den Niederlanden erreichten Ziel entfernt.» Diese Fakten müssen Sie auch zur Kenntnis nehmen.

Es ist logisch, dass dort, wo wir eine günstige Situation haben, eine prozentuale Senkung viel schwieriger ist als dort, wo man noch bedeutend schlechtere Situationen hat. Die neuesten Zahlenvergleiche zwischen Deutschland und der Schweiz sprechen jedoch eine deutliche Sprache. Ich habe hier die Zahlen des ersten Halbjahres 1988. Hier sieht es so aus: In der Schweiz haben wir eine Zunahme der Toten von 3 Prozent, in Deutschland von 12 Prozent; bei den Verletzten beträgt die Zunahme in der Schweiz 9 und in Deutschland 15 Prozent. Das nur zu den Fakten, die Sie zur Kenntnis nehmen mögen.

Nun zum Antrag Gros. Die politische Aktualität von Tempolimiten ist nicht neu. Wir haben im Parlament schon mehrfach die Frage der Tempolimiten auf Gesetzesstufe diskutiert, sogar schon vor 1985, also vor der Einführung von 120/80. Ich erinnere Sie daran, dass im November 1984 eine Motion, die dieses Ziel verfolgte, im Ständerat abgelehnt wurde. Eine gleichlautende Motion Oehler wurde in unserem Rat im Juni 1986 diskutiert und ist ebenfalls abgelehnt worden. Der Ständerat hat sich – wie bereits erwähnt – im Zusammenhang mit dieser Initiative auch darüber unterhalten, ob Tempolimiten auf Gesetzesstufe eine Lösung sein könnten. Er ist zum Schluss gekommen, dass dies keine Lösung wäre und hat den Antrag Raymond mit 27 gegen 10 Stimmen deutlich abgelehnt. Der grosse Vorteil des raschen Handelns ist nur bei der Lösung Bundesrat gegeben. Das wäre auch mit der Verankerung auf Gesetzesstufe nicht mehr der Fall.

Herr Gros, die Auswirkungen seien lächerlich klein, haben Sie gesagt. Sie sind tatsächlich nicht sehr gross; das stimmt. Aber bei der heutigen Belastung der Umwelt – ich möchte vor allem auf das Votum unseres Kollegen Basler hinweisen – dürfen wir nicht stets auf grosse Schritte warten; viele kleine ergeben nämlich auch einen grossen!

Zudem haben die kontroversen Standpunkte, die wir hier zu hören bekamen, deutlich gezeigt, dass wir in diesem Parlament endlose Debatten führen müssten und doch keinen gemeinsamen Nenner finden würden. Es müsste am

Schluss wohl mit grösster Wahrscheinlichkeit so oder so mit einem Referendum gerechnet werden.

Ich erinnere Sie daran, dass bei der Einführung der Limiten 120/80 der Druck auf Seiten des Parlamentes gross war, auf Tempo 100 und 80 zu gehen. Der Bundesrat hat, wie wir jetzt wissen, weise – ich möchte sagen: sehr weise – entschieden, denn bei einer tieferen Limite wäre die Akzeptanz wohl noch bedeutend schlechter gewesen.

Wir haben also allen Grund, dem Bundesrat zu vertrauen, dass er unter Abwägung aller Aspekte von der Sicherheit über Umwelt bis hin zu den Fragen der Durchsetzbarkeit und Rechtsstaatlichkeit richtig und verantwortungsbewusst entscheiden wird.

Diese Frage wurde in der Kommission diskutiert, und ich kann Ihnen namens der Kommission beantragen, den Antrag Gros abzulehnen.

Nun noch zum Antrag Scherrer und Friderici.

Wenn Sie, Herr Scherrer, sich gegen die, wie Sie sagten, willkürlichen Tempolimiten zur Wehr setzen, haben Sie insofern recht, als es sich um eine etwas willkürliche Bestimmung handelt, dass z. B. ausserorts nicht zwischen breiten und gut ausgebauten Strassen und schmalen Strassen unterschieden wird.

Ihr Antrag, der auf Zustimmung zur Initiative lautet, ändert aber an der Willkür überhaupt nichts, sondern die Limiten werden einfach 10 bzw. 20 km höher festgesetzt, aber genauso willkürlich wie die heutigen, ohne Rücksicht z. B. auf den Ausbaustandard der Strassen.

Tempolimiten gehören nun wirklich nicht in die Verfassung. Im Grunde genommen sind alle in diesem Saale dieser Meinung, aber über die Höhe der Limiten scheiden sich die Geister. Es wäre staatspolitisch bedenklich, würden wir die Verfassung dazu missbrauchen, private Wünsche durchzusetzen. Es ist aber auch bedauerlich, dass in der Diskussion von verschiedenen Rednern das Auto einfach verteufelt wurde, denn viele Leute in diesem Lande, die nicht in einer Agglomeration zu Hause sind, sind schlicht und einfach auf das Auto angewiesen, möchten sie nur einigermaßen gleich lange Spiesse besitzen wie ihre städtischen Kolleginnen und Kollegen. Ich bitte Sie, dem Antrag der Kommission zuzustimmen und die Initiative Volk und Ständen zur Ablehnung zu empfehlen.

Mitteilung – Communication

Präsident: Ich möchte noch die Gelegenheit benützen, unserem Kollegen Josef Kühne zum 50. Geburtstag zu gratulieren. (Beifall)

M. Kohler, rapporteur: Le débat d'entrée en matière a été largement utilisé; ce n'est pas étonnant, la limitation de vitesse ayant toujours eu une dimension politique importante dans ce Parlement, et nous comptons dans notre conseil pas loin de deux cents experts en la matière, mais cela non plus n'est pas nouveau! Je me bornerai à m'exprimer sur la proposition de renvoi de M. Gros, de même que sur celle de MM. Scherrer et Friderici.

M. Gros entend, par une révision de la loi sur la circulation routière, retirer au Conseil fédéral la compétence de fixer la limitation de la vitesse des véhicules automobiles sur toutes les routes et la déléguer aux Chambres fédérales. Il n'est pas inutile de rappeler que cette compétence a été déléguée au Conseil fédéral en 1975, alors qu'il ne l'avait pas demandée. Lors de la révision de la loi en 1974, le Conseil des Etats d'abord, puis le Conseil national ensuite ont non seulement délégué cette compétence au Conseil fédéral, mais ils lui ont imposé le devoir de l'exercer. En effet, l'article 32, alinéa 2 de la loi sur la circulation routière précise: «Le Conseil fédéral limitera la vitesse des véhicules automobiles sur toutes les routes». C'est impératif, et non une simple compétence.

Les raisons qui ont conduit à cette délégation de compétences au Conseil fédéral ont été les suivantes. Premièrement, on a voulu fixer le principe de la limitation de vitesse

dans la loi, tandis que l'application de ce principe aux différents types de routes devait être confié au Conseil fédéral. On a considéré qu'il s'agissait d'une mesure d'exécution.

Deuxièmement, on a estimé que les vitesses maximales devaient être fixées sur la base d'études et d'expertises où tous les éléments tels que sécurité, environnement, énergie devaient être pris en considération. Il appartenait au Conseil fédéral d'ordonner ces études et d'en tirer les conclusions. Troisièmement, on a estimé que la situation et les circonstances pouvaient se modifier rapidement et qu'il fallait, dès lors, s'adapter ou réagir sans retard. Seul le Conseil fédéral était en mesure de le faire.

De l'avis de la commission, ces raisons restent valables aujourd'hui comme hier. Il n'y a donc pas lieu de modifier l'attribution des compétences. D'ailleurs, MM. Masoni au Conseil des Etats et Oehler au Conseil national ont tenté, par voie de motion en 1984 et en 1986, de modifier la loi sur la circulation routière et de donner au Parlement la compétence de fixer les limitations de vitesse. Leurs motions ont été repoussées par 21 voix contre 14 au Conseil des Etats et par 45 voix contre 25 au Conseil national.

La proposition de M. Gros doit encore être repoussée pour les raisons suivantes. Le délai dont dispose le Parlement pour traiter l'initiative «Pro vitesse 130/100» échoit le 15 janvier 1989, c'est-à-dire dans quelques mois. Vous constatez qu'il est insuffisant, si l'on accepte la proposition Gros, pour que cette initiative soit correctement traitée par les Chambres dans les délais. Il est certes possible, en vertu de l'article 27, alinéa 5bis de la loi sur les rapports entre les conseils, de prolonger ce délai d'une année, par décision de l'Assemblée fédérale, pour autant qu'un des conseils au moins ait pris une décision sur un contre-projet ou sur un acte législatif qui a un rapport étroit avec l'initiative populaire. Or, le Conseil des Etats ayant rejeté par 27 voix contre 10 une proposition analogue à celle de M. Gros, il est peu vraisemblable qu'il accepte de prolonger ce délai d'une année, même si notre conseil devait y donner suite. M. Gros considère qu'il faut retirer au Conseil fédéral la compétence de fixer des limitations de vitesse parce que la confiance n'existe plus entre le peuple et le Conseil fédéral. Mais peut-on prétendre qu'en cette matière la confiance du peuple à l'égard de son Parlement sera plus large et plus forte que celle qu'il manifeste à l'égard du Conseil fédéral. On estime qu'il y a un fait nouveau depuis 1975 au sujet de ces limitations de vitesse: la nouvelle dimension politique prise par ce problème. Chaque fois que le Conseil fédéral a modifié une limitation de vitesse, il y a eu une contestation plus ou moins virulente dans la population mais aussi à la tribune de ce Parlement. La compétence du Conseil fédéral de limiter les vitesses a été mise ou remise en question aussi bien avant qu'après 1975. Tout cela n'est donc pas nouveau. La solution proposée par M. Gros de régler le problème des limitations de vitesse dans la loi risque sans doute de multiplier le nombre des interventions parlementaires, ce dont on peut certes s'accommoder, mais chaque modification de la loi prendra beaucoup de temps et, surtout, risque de nous conduire à un référendum, c'est-à-dire à une votation populaire; c'est, à mon avis, un trop long chemin qu'il vaut mieux éviter.

Je vous invite donc à rejeter la proposition de renvoi de M. Gros. Je le fais aussi au nom de la commission qui, saisie – comme je l'ai dit – d'une proposition identique de M. Massy, n'y a pas donné son appui au cours de la discussion. Enfin, et sans revenir sur tous les arguments que j'ai développés au début de ce débat, je vous invite au nom de la commission à repousser les propositions d'acceptation de l'initiative de MM. Friderici et Scherrer, des dispositions sur les limitations de vitesse n'ayant pas leur place dans notre constitution.

Bundesrätin Kopp: Ich danke zunächst der vorbereitenden Kommission für ihre sorgfältige Arbeit und ganz besonders

dem Präsidenten und dem Sprecher französischer Sprache für ihre sachkundigen Darlegungen.

Ich stelle mit Befriedigung fest, dass die überwiegende Mehrheit dieses Parlamentes für Ablehnung dieser Initiative ist. Hingegen war die Diskussion für den künftigen Entscheid des Bundesrats wohl wenig hilfreich. Der Bundesrat wird aber, wie dies Herr Bühler zuversichtlich gesagt hat, den Entscheid sachlich und mit der üblichen Weisheit treffen.

Die Volksinitiative verlangt, dass die Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h auf Autobahnen und auf 100 km/h auf Ausserortsstrassen verfassungsmässig verankert wird und dass lediglich aus Gründen der Verkehrssicherheit davon abweichende tiefere oder höhere Höchstgeschwindigkeiten auf bestimmten Strassenstrecken angeordnet werden können. Der Bundesrat empfiehlt Ihnen sowohl aus rechtlichen wie aus sachlichen Gründen die Ablehnung dieser Initiative.

Zu den rechtlichen Ablehnungsgründen: Beim Entscheid über allgemeine Höchstgeschwindigkeiten sind Erkenntnisse und Gegebenheiten, die sich erfahrungsgemäss rasch ändern können, rechtzeitig zu berücksichtigen. Die wesentlichen Ziele der Verkehrssicherheit, des Umweltschutzes und des Energiesparens in schweren Mangellagen müssen auch im Verkehrsbereich durch geeignete Massnahmen rasch verwirklicht werden können. Das Strassenverkehrsgesetz, das Umweltschutzgesetz und das Landesversorgungsgesetz stellen dies heute sicher, denn sie ermächtigen den Bundesrat zur Festsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten.

Das Initiativbegehren stört jedoch diese geltende Rechtseinheit, weil es die Kompetenz des Bundesrates zur Festlegung der Tempolimits auf Autobahnen und Ausserortsstrassen Volk und Ständen übertragen will.

Zu den sachlichen Ablehnungsgründen: Massnahmen wie Tempolimits erzielen eine sofortige Wirkung im Verkehrsbereich. Sie müssen bisweilen rasch und flexibel getroffen werden können. Dabei sind ihre Auswirkungen auf Verkehrssicherheit, Umweltschutz und Energieverbrauch unter Umständen gegeneinander abzuwägen und je nach Situation und Ziel der Massnahme zu gewichten.

Nicht zuletzt stellt sich jedesmal die Frage, ob sich eine Limite auch tatsächlich durchsetzen lässt. Dass rasches Handeln wichtig ist, zeigte sich beispielsweise 1973, als infolge der Energiekrise zusätzlich zur Treibstoffkontingentierung und zum Wochenendfahrverbot Tempo 100 auf Autobahnen angeordnet wurde. Diese Massnahme hat zweifellos den Treibstoffverbrauch gedrosselt. Sie konnte nach wenigen Monaten wieder aufgehoben werden.

Ebenfalls als Sofortmassnahme – und zwar diesmal gegen das Waldsterben – und als, ich zitiere: «notwendige Zwischenlösung bis zum Wirksamwerden verschärfter Abgasvorschriften bei Motorfahrzeugen» wurde Tempo 80/120 für die Jahre 1985 bis 1987 eingeführt.

Herr Friderici hat die Rechtsgrundlage bezweifelt, aufgrund derer der Bundesrat gehandelt hat. Diese Rechtsgrundlage ist aber zweifelsfrei im Verfassungsartikel über den Umweltschutz und im Umweltschutzgesetz gegeben, sonst hätte der Bundesrat diese Reduktion der Geschwindigkeit nicht verfügt.

Der Bundesrat hat ein Jahr später den Auftrag erteilt, die Auswirkungen dieser Massnahme auf die Emissionen und die Verkehrssicherheit zu untersuchen. Mit der Verlängerung des Temporegimes 80/120 bis Ende 1989 hat er nicht etwa, Herr Scherrer, willkürlich gehandelt, sondern er hat dem Umstand Rechnung getragen, dass eine definitive und unbefristete Festlegung der Tempolimits vor dem Volksentscheid über die Initiative «pro Tempo 100/130» wohl wenig sinnvoll wäre.

Zudem sollten die Untersuchungen und Auswirkungen von Tempo 80/120 unter Einschluss der Erhebungsdaten des Jahres 1987 ermöglicht werden. Die Expertenberichte liegen, wie Sie gehört haben, nun vor. Sie zeigen, dass auf Autobahnen Tempo 120 eine geringfügige Verbesserung für den Umweltschutz und die Verkehrssicherheit brachte. Auf den Strassen ausserorts brachte Tempo 80 erwartungsge-

mäss grössere Verbesserungen, und zwar sowohl in bezug auf den Umweltschutz als auch in bezug auf das Unfallgeschehen. Auch eine homogenere Geschwindigkeit wurde erreicht. Es mag sein, Herr Scherrer, dass die gefahrene Geschwindigkeit oft nicht Ursache eines Unfalls ist, aber zweifellos wird die Unfallschwere massgebend durch die Geschwindigkeit bestimmt.

Diese ausführlichen Berichte bedürfen jetzt eines vertieften Studiums. Ich werde dem Bundesrat gegen Jahresende einen Antrag für die künftige Regelung unterbreiten, wobei ich mir der sachlichen und politischen Problematik durchaus bewusst bin. Damit sind die Fragen verschiedener Sprecher beantwortet, wann der Bundesrat seinen Entscheid fällen wird. Es wird noch in diesem Jahre geschehen, also noch vor der Abstimmung über die Initiative.

Leider kann ich Herrn Reimann keine Zusicherung geben, wie dieser Entscheid aussehen wird, denn ich möchte selbstverständlich den Entscheid des Bundesrates hier in dieser Debatte nicht vorwegnehmen. Es war nach Auffassung des Bundesrats auch richtig, diesen Entscheid nicht vor Ihrer Debatte zu fällen, denn es ging ihm darum, auch Ihre Auffassungen zu diesem Problem kennenzulernen. Er erachtet das nicht zuletzt als ein Gebot der Höflichkeit.

Da die Volksinitiative von Tempo 100/130 abweichende Tempolimiten im Einzelfall nur aus Verkehrssicherheitsgründen zulassen und damit sowohl abweichende allgemeine als auch für einzelne Strassen geltende Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Umweltschutzgründen ausschliessen will, ist die Initiative auch sachlich abzulehnen. Der Bundesrat muss zudem nach wie vor die Möglichkeit behalten, mit Geschwindigkeitsbeschränkungen den Treibstoffverbrauch angemessen zu beeinflussen, sobald dies einmal nötig sein wird. Der Bundesrat muss aber auch die Möglichkeit haben, allfälligen europäischen Vorschriften nachzuziehen.

Wenn ich schon von europäischen Vorschriften spreche, möchte ich Herrn Dreher entgegenen, dass die Schweiz nicht die tiefsten Limiten hat. Europäisch gesehen kann die Regelung für die Tempolimiten gegenwärtig wie folgt dargestellt werden: Die europäische Transportministerkonferenz bleibt bei ihrer Empfehlung 110 bis 130. Die EG-Kommission hat dem Rat eine Richtgrösse von 120 km/h vorgeschlagen und der Wirtschafts- und Sozialausschuss ist für eine blosse Empfehlung für Tempo 130 (blosse Empfehlung wohl deshalb, weil in anderen Ländern die Tempolimiten genauso umstritten sind wie bei uns in der Schweiz).

Aus all diesen Gründen beantragt Ihnen der Bundesrat, die Initiative abzulehnen, wie dies der Ständerat vor Ihnen fast einhellig getan hat.

Nun gestatten Sie mir noch einige Worte zum Rückweisungsantrag von Herr Gros. Ich darf Sie zunächst darauf aufmerksam machen – Herr Kohler hat dies bereits getan –, dass wir in zeitliche Schwierigkeiten geraten und dass deshalb eine Rückweisung an den Bundesrat gut zu überlegen ist. Artikel 27 des Geschäftsverkehrsgesetzes verpflichtet die Räte, innert vier Jahren nach Einreichen der Initiative Beschluss zu fassen. Diese Frist läuft am 15. Januar 1989 ab. Das heisst, dass die Vorlage spätestens in der Dezembersession 1988 bereinigt sein muss. Wenn der Zweirat die Initiative erst heute behandelt, so ist abzusehen, dass der Bundesrat wegen Ablaufs der Frist die Vorlage ohne Empfehlung Volk und Ständen zur Beschlussfassung unterbreiten würde, und das wäre zweifellos politisch unklug und sachlich nicht gerechtfertigt.

Es gibt aber auch sachliche Gründe, die gegen den Antrag von Herrn Gros sprechen. Ich möchte mich auf einige wenige beschränken. Die gleichen Gründe, die gegen eine Aufnahme in die Verfassung aufgeführt werden können, sprechen auch gegen eine Regelung auf Gesetzesebene, denn ich habe betont, dass der Bundesrat in der Lage sein muss, hin und wieder rasch entscheiden zu können. Sie alle wissen, wie lange es bisweilen braucht, bis das Parlament einen diesbezüglichen Beschluss gefasst hat. Ich glaube aber auch, Herr Gros, dass der Bundesrat – das mögen Sie nicht als mangelnden Respekt vor Ihrem Rat deuten – die standfestere Behörde ist, wenn es darum geht, Geschwin-

digkeitslimiten festzusetzen, denn es war die Mehrheit Ihres Rats, die noch vor kurzem den Bundesrat aufgefordert hat, Tempo 100 einzuführen.

Das sind, kurz zusammengefasst, die Gründe, weshalb der Bundesrat Ihnen empfiehlt, den Rückweisungsantrag von Herrn Gros abzulehnen, und Sie nochmals bittet, die Volksinitiative abzulehnen.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Abstimmung – Vote

Für den Rückweisungsantrag Gros	36 Stimmen
Dagegen	110 Stimmen

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Scherrer

Die Bundesversammlung anzunehmen.

Antrag Friderici

(für den Fall, dass der Rückweisungsantrag Gros abgelehnt wird)

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Initiative anzunehmen.

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Scherrer

L'Assemblée fédérale d'approuver l'initiative.

Proposition Friderici

(en cas de rejet de la proposition Gros demandant le renvoi au Conseil fédéral)

L'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons d'accepter l'initiative.

Präsident: Bei Artikel 2 liegen zwei Anträge von Herrn Friderici und von Herrn Scherrer vor. Die beiden Anträge sind gleichlautend. Ich beantrage Ihnen, nur eine Abstimmung durchzuführen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Scherrer/Friderici	24 Stimmen
Für den Antrag der Kommission	125 5 Stimmen

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Bundesbeschlusses	123 Stimmen
Dagegen	23 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Pro Tempo 130/100. Volksinitiative

Pro vitesse 130/100. Initiative populaire

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1988
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	12
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.047
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.10.1988 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1352-1373
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 699

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.