

gemäss Artikel 4 des Zivilschutzgesetzes – jederzeit zur Nothilfe bei Katastrophen aufbieten. Ausserdem können sie, wie dies geschehen ist, ihre Instruktionsdienste in Schadengebiete verlegen. Von diesen beiden Möglichkeiten wurde in den Kantonen Bern, Freiburg, Graubünden, Neuenburg und auch im Tessin, in Uri und im Wallis im Zusammenhang mit den Unwetterkatastrophen des Jahres 1987 Gebrauch gemacht. Bei Soforteinsätzen zur Schadenabweitung in Form der Nothilfe und bei den Instandstellungsarbeiten in Form der Verlegung von Instruktionsdiensten in Schadengebiete wurden von Zivilschutzdienstpflichtigen rund 20 000 Dienstage geleistet. Von den im Wiederholungskurs stehenden Truppen der Armee und militärischen Schulen wurden Hilfeleistungen im Umfang von rund 70 000 Manntagen erbracht.

Wenn in diesem konkreten Fall das Militär zuerst Hilfe brachte und der Zivilschutz an zweiter Stelle, so ist das darauf zurückzuführen, dass das Militär zu diesem Zeitpunkt gerade an Ort und Stelle im Dienst war und herbeigezogen werden konnte, währenddem – wie Sie dies richtig gesagt haben – der Zivilschutz zuerst aufgeboten werden musste. Ich darf aber darauf hinweisen, dass die Einsätze des Zivilschutzes ausserordentlich positiv gewürdigt wurden. Eine Pressedokumentation zeigt, dass man sich von seiten der betroffenen Kantone sehr lobend über den wirkungsvollen Einsatz des Zivilschutzes ausgesprochen hat. Auch von den Zivilschutzleistenden selber wurde dieser konkrete Einsatz als durchaus positiv betrachtet.

Anders als die Bereitschaftsdienste, wie Polizei, Feuerwehr, Notfalldienst der Spitäler und andere mehr, müssen die Zivilschutzorganisationen, die ja als reine Milizorganisationen konzipiert sind, im Ereignisfall vorerst aufgeboten werden. Sie eignen sich aus diesem Grunde und wegen der personellen, ausrüstungsmässigen und organisatorischen Gegebenheiten in Friedenszeiten vor allem als Element der zweiten Staffel zur Verstärkung oder Ablösung der Bereitschaftsdienste. In erster Linie kommen also die sofort verfügbaren Polizei-, Feuerwehr- und die Notfalldienste zum Einsatz.

Die Gemeinden haben aber die Möglichkeit, mit Schutzdienstpflichtigen, welche an ihrem Wohnort arbeiten und im Ereignisfall nicht ohnehin in beruflicher oder anderer Funktion mitzuwirken haben, Einsatzelemente für Soforteinsätze zu bilden, entsprechend zu instruieren und zu schulen.

Nachdem im Zusammenhang mit «Schweizerhalle» Kritik geübt wurde, dass der Zivilschutz zu wenig rasch und zu wenig effizient eingesetzt werden konnte, habe ich in meinem Departement sofort eine Arbeitsgruppe einberufen. In ihr sind Leute aus dem praktischen Zivilschutz vertreten, Gemeindevertreter, aber auch Kantonsvertreter, die die Aufgabe haben, aufzuzeigen, wie die Einsatzbereitschaft des Zivilschutzes verbessert, wie der Zivilschutz organisatorisch so vorbereitet werden könnte, dass zum mindesten eine kleine Einsatzgruppe sofort eingesetzt werden kann und nicht auf eine Aufgebotszeit verwiesen wird.

Der Bericht dieser Arbeitsgruppe wird mir noch in diesem Monat abgeliefert. Zudem hat Herr Nationalrat Auer im Nationalrat ein Postulat eingereicht. Er erwartet ebenfalls einen Bericht des Bundesrates über die Verbesserungsmöglichkeiten des Zivilschutzes im Hinblick auf den Einsatz bei zivilen Katastrophen. Diesen Bericht wird der Bundesrat dem Parlament im Jahre 1988 unterbreiten. Ich bin an diesen Fragen ausserordentlich interessiert und werde in dieser Richtung mein Möglichstes unternehmen.

Zu Ihren konkreten Fragen: «Ist der Bundesrat der Ansicht, dass die Einsatzdoktrin richtig ist?» Auch ich bin der Meinung, dass diese Doktrin richtig ist, dass aber Verbesserungsmöglichkeiten vorhanden sind. Ich hoffe sehr, dass die Arbeitsgruppe diese Verbesserungsmöglichkeiten aufzeigt. Verantwortlich ist nicht allein der Bund. Der Zivilschutz ist primär eine Angelegenheit der Kantone und der Gemeinden. Der Bund kann dazu beitragen – ich hoffe, dass wir in dieser Beziehung einen Schritt vorwärts kommen –, dass der Uebertritt von Offizieren aus der Armee zu einem früheren

Zeitpunkt erleichtert wird, damit sie im Zivilschutz massgebende Funktionen übernehmen können.

Die Führungsstrukturen genügen – generell gesehen – den notwendigen Anforderungen auf Bundesebene. Sie sind zum Teil in den Gemeinden und Kantonen verbesserungsbedürftig. Der Bund ist sich darüber im klaren.

Was die Mittel des Zivilschutzes betrifft, so haben Sie selber darauf hingewiesen, dass der Zivilschutz eine gut ausgerüstete «Truppe» ist. Was ihm fehlt, was aber auch nicht primär Aufgabe des Zivilschutzes ist, ist die Möglichkeit, grosse Maschinen einzusetzen. Gerade bei diesen Umweltkatastrophen hat es sich gezeigt, dass in den allerersten Tagen hauptsächlich der Einsatz von Baumaschinen und entsprechenden Grossmaschinen notwendig war und dass die Aufräumarbeiten, für die der Zivilschutz besser geeignet war, erst einige Tage später möglich wurden.

Auf die Frage nach einer verbesserten Disposition möchte ich mit der Antwort zuwarten, bis die konkreten Vorschläge und der Bericht dieser Arbeitsgruppe, den der Bundesrat dem Parlament unterbreiten wird, vorliegen. Sicher ist, dass die ganze Einsatzdoktrin des Zivilschutzes aufgrund der Erfahrungen sowohl im Zusammenhang mit «Schweizerhalle» und «Tschernobyl» als auch in bezug auf den Einsatz während der Unwetterkatastrophen in diesem Jahr sorgfältig überprüft wird. Der Bundesrat und auch ich persönlich werden alles daran setzen, um dem Zivilschutz die nötigen Mittel zur Verfügung zu stellen, denn ich bin mit dem Interpellanten der Meinung, dass hier Mittel vorhanden sind, die noch besser eingesetzt werden könnten, als dies bisher der Fall war.

Kündig: Ich möchte für diese Antwort bestens danken. Ich glaube, dass damit ausgesagt ist, dass die Landesregierung auf dem richtigen Weg ist. Ich erkläre mich in dem Sinne befriedigt.

87.047

Pro Tempo 130/100. Volksinitiative

Pro vitesse 130/100. Initiative populaire

Botschaft und Beschlussentwurf vom 1. Juli 1987 (BBI II, 1417)
Message et projet d'arrêté du 1er juillet 1987 (FF II, 1437)

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Reymond

Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes der Bundesversammlung zu unterbreiten. Damit sollen die eidgenössischen Räte die Befugnis erhalten, die Höchstgeschwindigkeit der Motorfahrzeuge innerorts, ausserorts (ohne Autobahnen) und auf Autobahnen festzulegen.

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Reymond

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.

Zumbühl, Berichterstatter: Herr Ständerat Matossi hat diese Kommission präsidiert. Weil Herr Matossi infolge seiner Demission aus unserem Rat ausgeschieden ist, wurde der

Sprechende von der Kommission als Referent im Plenum bezeichnet.

Ich erinnere mich noch, wie zu meiner Bubenzeit etwa am Dorfeingang oder an einer engen, unübersichtlichen Kurve, an Leitungsmasten oder Hausmauern Blechtafeln befestigt waren mit der Aufschrift: «Autos langsam fahren! Bussen bis zu 5 Franken. Der Gemeinderat.»

Diese Tafeln fanden von uns Buben viel mehr Beachtung als von den Automobilisten von damals, denn sie dienten uns als willkommene Zielscheiben für Steine und Schneebälle und hatten somit wenigstens die eine Wirkung: Die Fensterscheiben blieben verschont.

Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeitsbeschränkungen sind eine Erfindung der Neuzeit. Sie sind nicht einmal dreißig Jahre alt; man kennt sie erst seit 1959.

Seither hat der Bundesrat siebenmal von seinem Recht Gebrauch gemacht und Tempolimits auf Autobahnen, Ausserortsstrassen und innerorts festgesetzt, letztmals auf den 1. Januar 1985, befristet auf Ende 1987, wie folgt: 50 km/h innerorts, 80 ausserorts, 120 auf Autobahnen. Im europäischen Vergleich stellen wir fest, dass von 17 Staaten 3 Staaten auf Autobahnen und 11 Staaten auf Ausserortsstrassen höhere Limiten haben als die Schweiz. Die Regelung vom 1. Januar 1985 wurde als Sofortmassnahme gegen das Waldsterben und gestützt auf das Umweltschutzgesetz erlassen. Sie wurde von den einen als ein Zeichen des Bundesrats in einer Alarmsituation hochgepriesen und von anderen als lästige Schikane samt und sondes abgelehnt. Es ist erwähnenswert, dass diese Massnahme im bundesrätlichen Katalog der Massnahmen gegen das Waldsterben enthalten war und vom Parlament während der ausserordentlichen Session im Mai 1984 abgesegnet worden ist. Zudem wurden zwei Postulate mit der gleichen Zielrichtung überwiesen. Aber kaum hat der Bundesrat gedacht, haben andere schon getan! Am 24. März 1984 wurde die Volksinitiative «pro Tempo 130/100» lanciert und nach etwa zehn Monaten, am 15. Januar 1985, von einem ad hoc-Komitee mit Bernhard Böhi als Geschäftsführer mit 256 207 gültigen Unterschriften eingereicht. Dies zwei Wochen nach der Inkraftsetzung der neuen Tempolimits! Am 6. März hat die Bundeskanzlei das formelle Zustandekommen der Initiative festgestellt.

Was will diese Initiative? Sie verlangt die Ergänzung von Artikel 37bis der Bundesverfassung durch einen neuen Absatz 3, worin die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für leichte Motorwagen und Motorräder auf Autobahnen 130 km/h und auf Strassen ausserorts 100 km/h festgehalten werden soll. Abweichungen nach unten und nach oben sollen aus Gründen der Verkehrssicherheit möglich sein.

Diese Initiative richtet sich nicht gegen Tempolimits auf Autobahnen und Ausserortsstrassen. Sie möchte aber für diese Strassen konkrete Geschwindigkeitsbeschränkungen in der Bundesverfassung verankern, die mit Ausnahme polizeirechtlicher Abweichungen allgemein gelten sollen. Die Initianten wollen glaubhaft machen, dass sie weder die Massnahmen gegen die Waldschäden torpedieren noch die Raserei fördern möchten. Sie bezweifeln jedoch die von den geltenden Tempolimits erwartete Reduktion der Luftverschmutzung und befürchten, dass mit der Angleichung der schweizerischen Tempolimits an diejenigen der Amerikaner auch die negativen Folgen in Kauf genommen werden müssen, wie Durchschnittsgeschwindigkeiten über der erlaubten Geschwindigkeit, höhere Unfallrate usw. Zudem wenden sie sich gegen die Kriminalisierung der Strassenverkehrssünder.

Der Bundesrat beurteilt diese Initiative aus rechtlicher und sachlicher Sicht und lehnt sie ohne Gegenvorschlag ab. Der rechtliche Standpunkt des Bundesrates berührt vor allem die Zuständigkeitsordnung, die durch diese Initiative im besonderen tangiert wird. Aus wohlüberlegten Gründen habe der Gesetzgeber bei der letzten Revision des Strassenverkehrsgesetzes 1974/75 den Bundesrat verpflichtet, für alle Strassen Höchstgeschwindigkeiten festzusetzen, und sie nicht im Gesetz verankert. Im Laufe der Jahre wurden in beiden Räten gleichlautende Motionen – Motion Masoni,

Motion Oehler –, welche die Festsetzung der Höchstgeschwindigkeiten im Strassenverkehrsgesetz verlangten, abgelehnt.

Der Bundesrat hat in seinen rechtlichen Erwägungen auch miteinbezogen, dass er auch aufgrund des Umweltschutzgesetzes und des Landesversorgungsgesetzes zur Festsetzung von Tempolimits zuständig sei, mit dem Vorteil, dass in Notsituationen rasch und zweckmäßig gehandelt werden kann, dies auch unter Berücksichtigung von internationalen Aspekten. Jedermann, Laie oder Rechtsgelerter, wird sich mit Recht fragen, ob Tempolimits wirklich in einer Bundesverfassung festzuhalten sind.

Die sachliche Beurteilung dieser Initiative durch den Bundesrat stützt sich weitgehend auf die bisherigen Erfahrungen, so z. B., wie wichtig rasches Handeln sein kann. Das war entscheidend während der Energiekrise 1973 oder 1985 bis 1987 als Sofortmassnahme gegen das Waldsterben. Als Wegweiser für die Festlegung von Tempolimits dient dem Bundesrat vornehmlich auch die Unfallstatistik. Diese Statistik hat sich trotz der gewaltigen Zunahme des Verkehrs in den letzten Jahren positiv entwickelt. Sie finden diesbezüglich aufschlussreiche Angaben auf Seite 11 der Botschaft. Mit gesetzlich oder gar verfassungsmässig verankerten Zahlen – sprich unflexiblen Zahlen – wäre es unmöglich, dass der Bundesrat in Zukunft einer Notsituation, einer negativen Verkehrssicherheits-Entwicklung usw. kurzfristig entgegentreten könnte.

Mit der Geschwindigkeitsbeschränkung gemäss der Verordnung vom 1. Oktober 1984, in Kraft ab 1. Januar 1985, erhofft man sich nicht nur einen wirksamen Beitrag zur Luftgesundung, sondern auch eine wesentliche Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Nach Ablauf der Dreijahresperiode 1985 bis 1987 wird der Bundesrat in einem Bericht festhalten, wie sich diese Tempobeschränkung ausgewirkt hat. Dieser Bericht ist für unsere Beratungen leider noch nicht vorhanden, weil die Erfahrungen dieser drei Jahre erst nach Neujahr 1988 vollständig erfasst werden können.

Der Nationalrat wird es dannzumal leichter haben zu entscheiden. Er kann sich auf Zahlen und Feststellungen abstützen. Der Bundesrat hat am 21. Oktober 1987 die Ende 1987 auslaufenden Tempolimits bis Ende 1989 – also um zwei Jahre – verlängert. In Rücksichtnahme auf den bevorstehenden Volksentscheid über diese Initiative, die heute Gegenstand unserer Beratung ist, hat er richtigerweise von einer unflexiblen Festlegung der Tempolimits Abstand genommen, dies auch in Anbetracht des noch fehlenden Berichtes über die dreijährige Versuchsperiode.

Bei der Kommissionsberatung wurde eingangs der Sitzung dem Geschäftsführer des ad hoc-Komitees für die Initiative «Pro Tempo 130/100», dem 75jährigen Autokämpfer Herrn Böhi, Gelegenheit geboten, die Initiative aus seiner Sicht darzustellen. Kurz und etwas ungehalten hat er dargelegt, dass er eigentlich dieses Anliegen lieber in der Form einer Petition eingebracht hätte, dass aber schon 1983 eine Petition mit 80 000 Unterschriften gegen die Diskriminierung der Motorräder vom Parlament diskussionslos absevrt worden sei. Er habe damals geschworen, dies werde ihm kein zweites Mal passieren. Trotz der bösen Autos würden die Leute immer älter und auf dem Land gedeihen alles üppiger und im Ueberfluss: Milchschwemme, Weinschwemme, Fleischberg. Herr Böhi hat angetönt, er würde eine Kompromissmöglichkeit sehen, sofern die Autobahnlimite auf 130 km/h und die Limite ausserorts auf 80 km/h flexibel festgesetzt würden. Es fehlt aber diesbezüglich eine verbindliche Zusicherung seiner Gefolgsleute.

Die Kommission hat die Vorlage nach verschiedenen Gesichtspunkten eingehend diskutiert. Summarisch kann die Diskussion wie folgt wiedergegeben werden:

Die aussergewöhnlich hohe Zahl der Unterschriften lässt aufhorchen. Man erkennt darin ein gewisses Unbehagen über die gegenwärtig geltenden Tempolimits, besonders in Gebieten ohne Autobahnen. Man spricht von langen Anfahrtszeiten nach entlegenen Kurorten usw. Die Katalysatorentechnik werde sich in unserem Land rasch durchset-

zen; damit werde sich die Abgassituation wesentlich verändern; zudem würden heute zum Ärger der anständigen Autofahrer die Tempolimiten allzu oft nicht eingehalten. Gegenüber diesen Argumenten wurde festgestellt, dass Limitenüberschreitungen nicht für eine Initiative sprechen dürfen. Es fehle offensichtlich an einer durchgreifenden Kontrolle durch die Polizei, die man näher begründen könnte.

Hohe Unterschriftenzahlen bedeuten noch keinen Volksentscheid, und unter politischem Druck sollte man keine Kompromisse eingehen.

Ueber alles hinweg seien auch die positiven Seiten der bundesrätlichen Verfügung vom 1. Oktober 1984 zu beachten. Es wird erwartet, dass der in Aussicht stehende Bericht von einem Rückgang der schweren Unfälle und von einer positiven Auswirkung auf die Luftqualität melden kann. Wie ein roter Faden zogen sich die rechtlichen Bedenken durch die Diskussion. Das Unbehagen über eine Verankerung von Tempolimiten in der Bundesverfassung kam mit aller Deutlichkeit zum Ausdruck.

Die Kommission suchte nach einem geeigneten Ausweg, dies aufgrund eines Rückweisungsantrags mit dem Auftrag an den Bundesrat, über eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes der Bundesversammlung die Befugnis zu erteilen, Höchstgeschwindigkeiten festzulegen. Ueber den gleichlautenden Antrag von Herrn Kollege Reymond werden Sie heute noch zu befinden haben.

Als eine weitere Möglichkeit wurde die Hinterlegung einer Motion durch die Kommission oder von einem Mitglied der Kommission mit der gleichen Zielrichtung wie der Rückweisungsantrag erwogen.

Der Umstand, dass – wie erwähnt – der Bericht über die Erfahrungen einer Dreijahresperiode, der Geschwindigkeitsbeschränkungen 1985/87, noch nicht vorliegt, bewirkt für das weitere Vorgehen eine grosse Unsicherheit.

Die überzeugende Erklärung von Frau Bundesrätin Kopp, man habe es mit einer Versuchsperiode zu tun und je nach dem Ergebnis des Berichts sei eine Änderung der Höchstgeschwindigkeiten nicht ausgeschlossen, wobei aber vor allem Umweltschutzbelange und die Verkehrssicherheit als entscheidende Kriterien in Betracht fielen, brachte eine gewisse Beruhigung. In der Folge trat Kommission nicht mehr näher auf den Rückweisungsantrag oder auf die Hinterlegung einer Motion ein.

Am Schluss der Sitzung stand nur noch der Antrag des Bundesrates zur Abstimmung. Mit 7 zu 2 Stimmen, bei zwei Enthaltungen, hat die Kommission dem Antrag des Bundesrates auf Ablehnung der Initiative zugestimmt. Ich beantrage Ihnen im Namen der Kommissionsmehrheit, dem Antrag des Bundesrates zuzustimmen.

Noch eine Ergänzung. Am Schluss des Protokolles wurde folgendes festgehalten: «Im weiteren wird klargestellt, dass die Kommission ihre Arbeit nicht abgeschlossen hat, sondern bis zur Schlussabstimmung in beiden Räten bestehen bleibt (und jederzeit zusammenkommen und zum Beispiel eine Kommissionsmotion einreichen kann).»

M. Reymond: Je suis bien conscient que les dispositions légales relatives à la vitesse des véhicules n'ont pas leur place dans la Constitution fédérale. Nombreux sont les juristes qui me le diront, encore que cette Constitution fédérale comporte depuis longtemps plusieurs articles qui sont désuets, qui font sourire et qui la surchargent. C'est d'ailleurs pour cette raison qu'il a été décidé de la réviser complètement.

Il n'en demeure pas moins que l'initiative «pro vitesse 100/130» nous pose un problème différent, délicat et difficile, qui ne peut se limiter à celui de contester seulement 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 kilomètres à l'heure à partir du 1er janvier 1985.

Je tiens à préciser tout de suite que, personnellement, je ne suis pas un fou du volant. Depuis 31 ans que je conduis, je n'ai jamais eu d'amende pour excès de vitesse, j'ai même la réputation, parfois gênante pour mes collègues automobilistes, de rouler trop lentement.

Mais l'initiative du Bâlois Böhi soulève un problème qui, par la faute commise en 1984-1985 par le Conseil fédéral, a cessé d'être technique pour devenir, hélas, politique. Il y a deux raisons à cela. La première est le nombre impressionnant de signatures recueillies: plus de 250 000 en un temps record, six mois à peu près – on n'avait jamais vu cela – par un initiateur d'abord totalement isolé, et auquel s'est joint plus tard un secrétariat plus efficace. Lorsque la réaction à une décision de l'autorité est si rapide et si massive, c'est que le mécontentement est réel. Il nous faut donc apprécier ce mécontentement en termes politiques et non plus en termes techniques.

La deuxième raison, qui rend la question politique plutôt que technique, réside dans le fait que les limitations de vitesse à 80 et 120 kilomètres à l'heure ne sont vraiment pas observées par beaucoup d'automobilistes, et cela sur l'ensemble du territoire de la Confédération, tout particulièrement sur les autoroutes, et surtout sur celle Berne-Zürich. Or, lorsqu'une mesure de police est à ce point bafouée, c'est le crédit de l'autorité publique qui est en jeu. Si des mesures trop strictes conduisent à tant d'indiscipline, on habite les gens à désobéir. Cela n'est pas sain pour notre Etat de droit. Pourquoi en sommes-nous là? Simplement parce que le Conseil fédéral s'est trompé et a mal apprécié la situation en prenant, sous les pressions que chacun connaît, une mauvaise décision à partir de 1985.

Si, en effet, les Chambres fédérales, jusqu'en 1974, et le Conseil fédéral depuis lors avaient toujours basé les décisions relatives aux limitations de vitesse sur le seul souci de la sécurité, notre exécutif a abandonné ce critère de sécurité en 1985 et a motivé sa nouvelle ordonnance en prétextant la mort des forêts et la pollution atmosphérique.

Dans son message à l'appui de la proposition de rejet de l'initiative, le Conseil fédéral reprend ce même critère. Or, chacun sait qu'en matière de pollution de l'air d'autres mesures, que nous avons soutenues, sont bien plus efficaces. Ainsi en est-il de l'obligation des catalyseurs, laquelle, avec le renouvellement rapide du parc automobiles suisse, permettra d'équiper 90 à 95 pour cent des véhicules en dix ans. Ainsi en est-il aussi des contrôles annuels des émissions polluantes.

A côté de ces contraintes efficaces et très précisément mesurables, les limitations de vitesse, dans le but avoué par le Conseil fédéral de réduire la pollution atmosphérique, sont dérisoires. Il n'est pas possible d'en calculer l'impact. Le Conseil fédéral appuie encore, dans son message, sa décision en matière de limitation de vitesse sur la nécessité de tenir compte de nos obligations légales en ce qui concerne l'approvisionnement énergétique, affirmant, dans le même élan, au chiffre 243 du message, d'une part qu'il est prouvé que la limitation de vitesse fait diminuer la consommation, d'autre part qu'on ne dispose d'aucun chiffre précis concernant les économies de carburant résultant de cette mesure! Ici aussi, des techniques sans cesse améliorées de la construction des moteurs conduisent à des progrès rapides.

Quant à la nécessité d'économiser du carburant pour des questions de sécurité de l'approvisionnement, elle fait sourire. Le niveau du prix du baril et les pourparlers au sein de l'OPEP sont démonstratifs du fait que, comme pour la production laitière suisse, il y a plus de trop-plein que de citernes vides.

Quant au dernier argument consistant à affirmer que les implications internationales du trafic motorisé exigent le maintien de la compétence au sein du Conseil fédéral, il ne tient pas pour deux raisons. D'abord, les législations sur l'ensemble de l'Europe sont si variables qu'on est vraiment très loin de l'uniformité. Ensuite, le Conseil fédéral n'a pas montré, dans l'affaire de la taxe poids lourds et celle de la vignette, qu'il maîtrisait et qu'il s'inquiétait de la corrélation

des mesures qu'il proposait avec la réaction qui allait venir dans les Etats voisins et étrangers.

Ces diverses considérations seront toutes sous-jacentes, dans le public, chez le citoyen, au moment de la votation sur l'initiative 100/130. C'est pourquoi il m'apparaît que nous devrions faire un pas dans la direction des initiateurs en revenant à la situation juridique d'avant 1974, c'est-à-dire en fixant dans la loi sur la circulation routière les dispositions relatives à la vitesse maximale des véhicules dans les localités, hors de celles-ci et sur les autoroutes.

Ce faisant, on éviterait l'échelon constitutionnel qui, je le répète, n'est pas adéquat. De plus, on élargirait la base décisionnelle à l'échelon des Chambres fédérales, avec droit de référendum. Même si les décisions devaient être les mêmes, la transparence serait meilleure. Voilà pourquoi je fais cette proposition de renvoi au Conseil fédéral afin qu'il nous fasse une proposition dans ce sens.

Je termine en précisant qu'il y avait deux autres possibilités pour atteindre mon but: soit le dépôt d'une motion, soit celui d'une initiative parlementaire. Si je préfère le renvoi au Conseil fédéral, c'est que les délais nous permettent de parvenir à nos fins, ce qui pourrait conduire au retrait de l'initiative. Il suffirait qu'après une décision identique du Conseil national de renvoi en mars prochain, le Conseil fédéral nous présente un projet que nous examinerions en septembre seulement pour que s'applique alors l'article 27, alinéa 5bis, de la loi sur les rapports entre les conseils, article qui stipule que le délai de quatre ans pour répondre à une initiative «peut être prolongé d'un an si l'un des conseils a pris une décision sur un contre-projet ou sur un acte législatif qui a un rapport étroit avec l'initiative populaire.» C'est dire que le procédé proposé est réaliste et qu'il s'inscrit dans la perspective d'éviter le niveau constitutionnel par le retrait ensuite du texte de l'initiative.

Je termine en précisant bien que, sans vote préalable et affirmatif, soit sous la forme du renvoi que je propose, soit sous celle d'une motion ou d'une initiative parlementaire – mais il faudrait voter sur celle-là avant – il ne me sera pas possible de suivre le préavis du Conseil fédéral demandant le rejet de l'initiative. Je me sentirai alors libre de faire campagne pour son adoption, précisant bien que l'inexistence de l'initiative législative dans notre procédure conduit inévitablement, dans notre système de démocratie directe et lorsque le gouvernement s'est hélas trompé, à des initiatives constitutionnelles du type de celle qui nous est soumise. C'est dans ces sentiments que je vous demande de soutenir le renvoi au Conseil fédéral.

Bundesrätin Kopp: Die Volksinitiative verlangt, dass die Höchstgeschwindigkeiten von 130 km/h auf Autobahnen und von 100 km/h auf Ausserortsstrassen verfassungsmässig verankert und aus Gründen der Verkehrssicherheit davon abweichend tiefere oder höhere Höchstgeschwindigkeiten auf bestimmten Strassenstrecken angeordnet werden können. Der Bundesrat empfiehlt sowohl aus rechtlichen wie auch aus sachlichen Gründen diese Initiative zur Ablehnung, und zwar ohne einen Gegenvorschlag zu unterbreiten.

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 Energiesparens in schweren Mangellagen müssen auch im Verkehrsbereich durch geeignete Massnahmen rasch verwirklicht werden können. Das Strassenverkehrsgesetz, das Umweltschutzgesetz und das Landesversorgungsgesetz stellten dies bis heute sicher, indem sie den Bundesrat zur Festlegung allgemeiner Höchstgeschwindigkeiten ermächtigten.

Das Initiativbegehen zerstört jedoch diese geltende Rechts-einheit, indem es die Kompetenz des Bundesrates zur Festlegung der Tempolimits auf Autobahnen und Ausserortsstrassen auf Volk und Stände übertragen will.

Ich komme zu den sachlichen Ablehnungsgründen: Mass-

nahmen wie Tempolimits erzielen eine sofortige Wirkung im Verkehrsbereich. Sie müssen unter Umständen rasch und flexibel getroffen werden können. Dabei sind ihre Auswirkungen auf Verkehrssicherheit, Umweltschutz und Energieverbrauch gegeneinander abzuwägen und je nach Situation und je nach Ziel der Massnahme zu gewichten. Nicht zuletzt stellt sich auch jedesmal die Frage, ob sich eine getroffene Regelung auch durchsetzen lässt. Dass rasches Handeln notwendig sein kann, zeigte sich beispielsweise 1973, als infolge der Energiekrise zusätzlich zur Treibstoffkontingentierung und zum Wochenendfahrverbot Tempo 100 km/h auf Autobahnen angeordnet wurde. Diese Massnahmen haben den Treibstoffverbrauch gedrosselt; sie konnten nach wenigen Monaten wieder aufgehoben werden.

Ebenfalls als Sofortmassnahme wurde für die Jahre 1985 bis 1987 Tempo 80/120 km/h gegen das Waldsterben eingeführt. Der Bundesrat hat den Auftrag erteilt, die Auswirkungen dieser Massnahme auf die Emissionen und die Verkehrssicherheit zu untersuchen. Er hat vor kurzem die Ende 1987 auslaufenden Tempolimits bis 1989 verlängert und damit dem Umstand Rechnung getragen, dass eine definitive beziehungsweise unbefristete Festlegung der Tempolimits vor dem Volksentscheid über die Initiative «Pro Tempo 130/100» wohl wenig sinnvoll wäre.

Zudem sollte die Erstreckung der Frist dazu beitragen, die Auswirkungen von Tempo 80/120 auf das Verkehrs- und Unfallgeschehen sowie auf den Umweltschutz unter Einschluss der Erhebungsdaten des Jahres 1987 abzuklären. Die Weiterführung von Tempo 80/120 ist um so angezeigt, als schon jetzt aufgrund der bisherigen Ergebnisse feststeht, dass sich die Massnahme auf die Verkehrssicherheit positiv ausgewirkt hat. Es ist richtig, was Herr Reymond ausführte, nämlich, dass der Bundesrat erstmals aus Umweltschutzgründen eine Temporeduktion einführt. Es wird Gegenstand dieses Berichtes sein, der im Frühling 88 vorliegen sollte, auch darüber Aufschluss zu geben.

Da die Volksinitiative «Pro Tempo 130/100» abweichende Tempolimits im Einzelfall nur aus Verkehrssicherheitsgründen zulassen und damit sowohl abweichende allgemeine als auch für einzelne Strassen geltende Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Umweltschutzgründen ausschliessen will, ist sie 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 sollte. Aus diesen Gründen beantragt der Bundesrat den eidgenössischen Räten, die Volksinitiative ohne Gegenentwurf abzulehnen.

Zum Rückweisungsantrag von Herrn Ständerat Reymond: Er verlangt – wie Sie gehört haben – die Rückweisung der ganzen Vorlage an den Bundesrat. Im Gegensatz zum Eintreten auf die Vorlage, das bei der Volksinitiative obligatorisch ist, schliessen die Reglemente beider Räte die Rückweisung an den Bundesrat nicht aus. Diese Rückweisung ist aber gründlich zu überlegen. 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, d. h.: spätestens in der Dezembersession 1988 muss die Vorlage bereinigt sein. Nur bei Differenzen über einen Gegenentwurf oder über einen mit der Volksinitiative eng zusammenhängenden Erlass könnte gemäss Geschäftsverkehrsgesetz die Frist verlängert werden, aber das auch nur um ein Jahr. Wenn der Erstrat die Initiative erst heute behandelt, ist abzusehen, dass der Bundesrat wegen Fristablaufs die Vorlage ohne Empfehlung der Abstimmung von Volk und Ständen unterbreiten müsste. Dies wäre sicher sachlich nicht gerechtfertigt und auch politisch unklug. In einem solchen Fall würde ich es vorziehen – das wäre auch das adäquate parlamentarische Instrument –, dass man entweder eine parlamentarische Initiative einreicht oder diesem Begehen mit einer Motion zum Durchbruch verhilft. Persönlich würde ich dafür einstehen, dass ein solches parlamentarisches Begehen in meinem Departement und im Bundesrat sehr rasch behandelt würde.

Allerdings muss ich Ihnen schon an dieser Stelle sagen, dass ich eine solche Motion ablehnen würde, und zwar aus den gleichen Gründen, wie wir seinerzeit die Motion von Herrn Masoni und eine entsprechende Motion im Nationalrat abgelehnt haben. Wir sind der Meinung, dass es an sich ein Unding ist, was wir jetzt behandeln, nämlich dass Volk und Stände über Geschwindigkeitsbeschränkungen befinden sollen, dass es aber auch nicht tunlich ist, dass das Parlament darüber befindet, weil das Parlament nicht in der Lage ist, ohne Verzug zu handeln. Wie ich dargelegt habe, gibt es Situationen, in denen ein rasches Handeln erforderlich ist.

Ich glaube auch, dass das Parlament nicht gefeit ist gegen Druck von aussen. Ich mache darauf aufmerksam, dass über 100 Parlamentarier den Bundesrat aufgefordert haben, Tempo 100 auf den Autobahnen zu beschliessen. Der Bundesrat hat sich diesem Begehrn bekanntlich widersetzt und Tempo 120 festgelegt. Ob das Parlament dann immer im Sinne – wie die Initianten sich das vorstellen – entscheidet und den Bundesrat beauftragen würde, wage ich nach den gemachten Erfahrungen zu bezweifeln. Auch aus diesem Grunde sollte die Kompetenz beim Bundesrat verbleiben und nicht dem Parlament übertragen werden.

Ich bitte Sie, die Initiative gemäss Antrag des Bundesrats wie den Rückweisungsantrag von Herrn Reymond abzulehnen.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Reymond	10 Stimmen
Dagegen	27 Stimmen

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Reymond, Ducret)

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Volksinitiative anzunehmen.

Art. 2

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Reymond, Ducret)

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

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	29 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	3 Stimmen

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfs	30 Stimmen
Dagegen	3 Stimmen

An den Nationalrat – Au Conseil national

86.938

Motion des Nationalrates (Ruffy)

Bodenstatistik

Motion du Conseil national (Ruffy)

Données statistiques sur le sol

Wortlaut der Motion vom 9. Oktober 1986

Der Bundesrat wird beauftragt, im Rahmen der Revision des Bundesgesetzes betreffend die amtlichen statistischen Aufnahmen in der Schweiz, in Zusammenarbeit mit den Kantonen für die Erhebung der Daten, die den Boden betreffen, ein zuverlässiges System zu schaffen.

Dieses System sollte es erlauben, die Entwicklung der Bodennutzung, die Verteilung des Grundeigentums nach grossen Eigentümerkategorien und die Bodenpreise je Nutzungsart zu messen.

Darüber hinaus wird der Bundesrat beauftragt, die Kantone in ihren Bemühungen zur allgemeinen Einführung der automatischen Registrierung (Digitalverfahren) der Nutzungspläne der Gemeinden zu unterstützen. Dieses Verfahren ist für eine sinnvolle Bodennutzung unersetzlich.

Texte de la motion du 9 octobre 1986

Le Conseil fédéral est chargé, dans le cadre de la révision de la loi concernant les relevés statistiques en Suisse, de mettre en place en collaboration avec les cantons un système crédible de prélèvement des données portant sur le sol. Il devra permettre de mesurer l'évolution de l'occupation des sols, la répartition de la propriété foncière (par grandes catégories de propriétaires) et le prix des terrains selon leur affectation. De plus, le Conseil fédéral est chargé de soutenir les efforts des cantons de manière à généraliser l'enregistrement automatique (digitalisation) des plans d'affectation communaux en tant que mesure indispensable pour assurer une utilisation judicieuse du sol.

Frau Meier Josi, Berichterstatterin: Nationalrat Ruffy hat sich mit Motion 86.938 darüber beklagt, dass es allenthalben an statistischen Daten über Boden fehle. Das hindere den Vollzug verschiedener Gesetze, vorab des Raumplanungsgesetzes. Er verlangte, dass mit der Revision eines Gesetzes, nämlich des Bundesgesetzes betreffend die amtlichen statistischen Aufnahmen in der Schweiz, die Grundlage für eine brauchbare Bodenstatistik geschaffen werde. Es ging dem Motionär hauptsächlich um vergleichbare Daten über die Bodennutzung, über Kategorien des Bodeneigentums und über Bodenpreise. Nebenbei verlangt der Vorstoss noch, der Bund solle die Kantone bei der allgemeinen Einführung der automatischen Registrierung von Nutzungsplänen der Gemeinden unterstützen.

Der Bundesrat war bereit, die Motion entgegenzunehmen. Sie wurde diskussionslos vom Nationalrat überwiesen. Die ständerätliche Kommission hat die Motion noch in der letzten Legislatur beraten. Von neun Mitgliedern fehlten allerdings drei; da waren's nur noch sechs. Diese sechs waren nach eingehender Beratung einstimmig dafür, sich dem Erstrat anzuschliessen und die Motion ebenfalls zu überwisen. Inzwischen sind drei von ihnen aus dem Rat ausgeschieden; da waren's nur noch drei. Ich hoffe, dass Sie sich dem Antrag der Kommission dennoch anschliessen. Wir müssen davon ausgehen, dass der Bundesrat nur in sehr engem Rahmen von sich aus statistische Erhebungen anordnen darf, auch wenn sie noch so nötig sind. Nach dem erwähnten Bundesgesetz können grundsätzlich statistische Aufnahmen und Zählungen, welche sich auf die ganze Schweiz erstrecken und periodisch wiederholt werden sollen, nur durch Beschluss der Bundesversammlung angeordnet werden. Für die mit dem Vorstoss verlangten neuen statistischen Erhebungen braucht es also zumindest einen Bundesbeschluss. Gegebenenfalls ist das etwas antiquiert

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	1987
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.047
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.12.1987 - 08:00
Date	
Data	
Seite	678-682
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 108