



00.034

Strassen für alle. Volksinitiative

Rues pour tous. Initiative populaire

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 21.06.00

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 05.10.00

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 06.10.00 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 06.10.00 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

Binder Max (V, ZH), für die Kommission: Die Volksinitiative "für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 innerorts mit Ausnahmen" oder kurz "Strassen für alle" wurde am 16. März 1999 mit rund 112 000 Unterschriften eingereicht. Gemäss dem ausgearbeiteten Initiativtext soll Artikel 37bis der Bundesverfassung mit einem neuen Absatz 3 ergänzt werden. Dieser verlangt innerorts eine generelle Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. In begründeten Fällen, so sagt der Text, soll die zuständige Behörde Ausnahmen verfügen können. In erster Linie geht es dabei darum, die Geschwindigkeit auf Hauptstrassen hinaufzusetzen, wenn das die Verkehrssicherheit und die Lärmbelastung für die Anwohnerschaft zulassen. Sodann verlangt die Volksinitiative, dass die Übergangsbestimmung in Artikel 24 der Bundesverfassung mit der Forderung zu ergänzen sei, dass die zuständigen Behörden innert einem Jahr nach Annahme der Initiative durch Volk und Stände die notwendigen Ausführungsbestimmungen erlassen und die entsprechenden Höchstgeschwindigkeiten anordnen.

Ihre Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat sich am 10. und 11. April 2000 mit dieser Initiative befasst. Dabei hat sie auch die Initianten angehört. Anlässlich dieser Anhörung haben wir festgestellt, dass die Initianten bezüglich des Initiativtextes einen sehr breiten Interpretationsspielraum zulassen, was bei ausformulierten Initiativtexten zwar nicht unüblich ist, in diesem Fall aber offensichtlich von den Schwachpunkten dieser Initiative ablenken soll.

Zuerst möchte ich festhalten, dass die Begrenzung der Geschwindigkeit innerorts in der Schweiz noch nicht allzu lange existiert. Erst 1959 wurde sie erstmals auf 60 km/h begrenzt. Da man die Unfallgefahr innerhalb der Städte und Dörfer weiter senken wollte, wurde die Höchstgeschwindigkeit innerorts generell auf 50 km/h reduziert. Das Bedürfnis nach mehr Wohnlichkeit, nach mehr Verkehrssicherheit in den Quartieren stieg weiter an, einhergehend mit der Zunahme des Verkehrs. Holland war das Musterland für Verkehrsberuhigungen, andere Länder folgten dem Vorbild Holland, so Deutschland und die Schweiz. Während in Holland die Möglichkeit zur Beschränkung der Geschwindigkeit innerorts auf 30 km/h seit 1980 besteht, dauerte es in der Schweiz noch etwas länger, bis diese Möglichkeit geschaffen wurde.

Nach einem langen Prozess der Vernehmlassung bei Bundesstellen, Kantonen und Organisationen beschloss der Bundesrat am 25. Januar 1989 die Teilrevision der Signalisationsverordnung. Darin ist die Zonensignalisation rechtlich verankert. In der Schweiz können Tempo-30-Zonen also seit elf Jahren, d. h. seit 1989, eingeführt werden.

Der Initiative kann durchaus zugute gehalten werden, dass sie ein sehr ehrenwertes Ziel verfolgt, ein Ziel, das wir alle mit unterstützen können, nämlich eine höhere Verkehrssicherheit und, damit verbunden, die Reduktion der Zahl der Unfälle.

Die generelle Beschränkung der Geschwindigkeit ist aber ein sehr radikales und undifferenziertes Mittel. Tempo 30 soll in Zukunft nicht mehr etwas Spezielles sein, Tempo 30 soll zum Standard werden. Speziell werden sollen allfällige Ausnahmen, etwa Tempo 50.

Das vermittelt den Eindruck, die Geschwindigkeit allein wäre für die Verkehrssicherheit massgebend. Wir wissen aber alle, dass nur die Geschwindigkeit null absolute Verkehrssicherheit bieten würde. Die Geschwindigkeit null haben wir aber nicht, und für die Verkehrssicherheit spielen auch andere Elemente eine Rolle. Die Geschwindigkeit ist zugegebenermassen ein wichtiges Kriterium, aber es gibt auch noch andere. Auch unter dem heutigen Regime hat sich das Unfallgeschehen zwischen 1970 und 1998 – trotz einer gewaltigen Zunahme





des Motorfahrzeugbestandes um über 250 Prozent und der Verkehrsleistung um fast 100 Prozent – allgemein positiv entwickelt. Die Zahl der Unfälle hat zwar um 4,3 Prozent zugenommen, die Zahl der Verletzten hat aber um rund 25 Prozent abgenommen und die Zahl der Toten gar um 65 Prozent. Selbstverständlich ist jede getötete Person eine zu viel. Deshalb darf uns die Zahl von 222 Toten im Jahr 1998 nicht befriedigen.

Zur Diskussion in der Kommission: Schwerpunkte bildeten die Frage der Signalisation, der Kosten, der Machbarkeit, der Wirkung, aber auch der Umsetzung. Es gibt zu all diesen Fragen Studien aus den verschiedensten Richtungen – Studien, deren Ergebnisse sich letztlich gegenseitig aufheben. Deshalb ist heute der so genannte gesunde Menschenverstand angesprochen. Die Initianten sagen klar, dass die Signalisation allein nicht reiche und dass bauliche Massnahmen auch in Zukunft zwingend seien. Schon daran scheiden sich die Geister.

In seiner Botschaft geht der Bundesrat bei einer konsequenten Umsetzung der Initiative von Kosten in der Höhe von etwa zwei Milliarden Franken aus. Die Initianten schätzen den Aufwand auf etwa eine Milliarde Franken. Sie interpretieren ihre Initiative allerdings dahingehend, dass sie durchschnittlich nur etwa 15 bis 30 Prozent der Hauptstrassen innerorts betreffe. Je nach Örtlichkeit könnten es aber auch 40, 70 oder allenfalls 80 Prozent sein. Die Kommissionsmehrheit erkennt in dieser Argumentation einen krassen Widerspruch. Einerseits wollen die Initianten mit der Reduktion von 50 auf 30 km/h erhöhte Verkehrssicherheit schaffen, andererseits verlangen sie eine liberale Lösung für die Ausnahmen, also für die Erhöhung der Geschwindigkeit. In den Worten der Initianten: "Es darf keine schikanöse Weisung sein. Ausnahmen müssen mit einem einfachen Verfahren bewilligt werden können."

Damit wird aber letztlich die Verkehrssicherheit wieder untergraben. Angesichts des Verbandsbeschwerderechtes werden solche Ausnahmen sicher auch schwer zu realisieren sein.

Dass es heute schwierig und mit hohen Kosten verbunden ist, Tempo-30-Zonen einzurichten – auch angesichts der Finanzlage der Gemeinden und Kantone –, blieb in der Kommission unbestritten. Die Kommissionsmehrheit, aber auch die Minderheit sind deshalb mit dem Bundesrat einverstanden – und sind ihm auch dankbar –, dass man das Verfahren wesentlich vereinfacht. Von den teuren baulichen Massnahmen will man wegkommen; entsprechende Versuche, die zu einem vernünftigen Verkehrsverhalten in Tempo-30-Zonen führen sollen, laufen deshalb auch in verschiedenen Gemeinden.

Zusammengefasst kommt die Kommissionsmehrheit zu folgendem Schluss: Die Initiative geht von einer vollständigen, flächendeckenden Einführung von Tempo 30 aus. Sie nimmt wenig Rücksicht auf das Erscheinungsbild der Strassen. Nach einem Bericht des Buwal gilt es eigentlich als Maxime für die Einrichtung von Tempo-30-Zonen, dass die Bevölkerung mitwirkt, dass sie mit einbezogen werden kann. Mit einer Annahme der Initiative aber verscherzen Sie genau diese Mitwirkung, denn es wird ganz klar gesagt, Tempo 30 sei generell einzuführen. Auch hätten die lokalen Behörden

AB 2000 N 779 / BO 2000 N 779

nicht mehr die Möglichkeit der Prioritätensetzung auf ihren Gebieten. Auch hier: Die Initiative verlangt generell die Einführung von Tempo 30, mit der Möglichkeit der – auf begründeten Kriterien beruhenden – Ausnahme. Die Initianten oder die Minderheit Hollenstein werden meine Ausführungen natürlich widerlegen; damit aber interpretieren sie ihre Initiative, die ausformuliert ist und sehr restriktiv daherkommt.

In der Kommission wurde auch ein Antrag gestellt, die Kommission solle weitere Anhörungen von Experten machen. Die Kommission hat diesen Vorschlag abgelehnt und entschieden.

Die Kommissionsmehrheit ist letztlich dem bundesrätlichen Entwurf gefolgt, die Volksinitiative ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung zu empfehlen, und zwar deshalb, weil wir meinen, die heute schon geltenden Massnahmen und die heute geltende Gesetzgebung würden Tempo-30-Zonen erlauben. Vor allem vor dem Hintergrund, dass diese einfach einzurichten sind, braucht es nach unserer Meinung keinen Gegenvorschlag.

Die Kommission hat dem Entwurf des Bundesrates mit 14 zu 3 Stimmen bei 6 Enthaltungen zugestimmt. Die Schlussabstimmung passierte das Geschäft mit 14 zu 3 Stimmen bei 7 Enthaltungen.

Ich bitte Sie, der Kommissionsmehrheit zu folgen und den Antrag der Minderheit Hollenstein abzulehnen.

Vaudroz René (R, VD), pour la commission: L'initiative populaire "pour plus de sécurité à l'intérieur des localités grâce à une vitesse maximale de 30 km/h assortie d'exceptions (Rues pour tous)" a été déposée le 16 mars 1999 auprès de la Chancellerie fédérale munie de 112 395 signatures valables et présentée sous la forme d'un projet rédigé de toutes pièces. Elle prévoit que la vitesse maximale autorisée à l'intérieur des localités est de 30 km/h sous réserve de dérogations justifiées, en particulier sur les routes principales, pour autant que la sécurité des usagers de la route et la protection des riverains, notamment contre le bruit, soit respectée. Son application aura lieu une année après son acceptation par le peuple et les cantons.

Il est incontestable que tout ralentissement de la vitesse entraîne une réduction du nombre et de la gravité



des accidents et, dans la mesure où il permet de modérer le trafic et donc de le rendre plus homogène, il contribue à la diminution des émissions polluantes et de la consommation du carburant. Il n'est toutefois possible de réaliser de telles améliorations que si les conducteurs respectent la limitation de vitesse imposée. Il est en effet de notoriété publique qu'à elle seule l'instauration d'une règle de circulation ou d'une signalisation, comme ce serait le cas si l'initiative était acceptée, ne permet pas d'abaisser en conséquence la vitesse effectivement pratiquée. En renonçant aux mesures d'accompagnement qui s'imposent pour modérer le trafic par des moyens techniques ou des constructions, l'on ne saurait obtenir les améliorations escomptées dans la mesure souhaitée.

En diminuant la vitesse à 30 km/h dans les localités, il y aurait ainsi une augmentation de la concentration des voitures et ceci diminuerait la fluidité du trafic. Cela provoquerait l'énerverment des conducteurs, ainsi que des embouteillages qui augmenteraient ainsi considérablement la pollution dans les zones d'habitation.

De nombreux villages sont ainsi traversés par une rue principale et il n'est pas possible d'y appliquer cette règle. Même le slogan "Rues pour tous", ainsi que les brochures éditées par les promoteurs, prêtent à confusion et pourraient inciter des enfants à jouer sur les routes plutôt que sur les places de jeu. Un camion-remorque de 40 tonnes circulant à 30 km/h reste dangereux, et promouvoir les rues en places de jeu approche l'inconscience.

Il ne suffit pas de réduire la vitesse. La situation est plus compliquée. L'initiative est particulièrement maladroite, car elle essaie d'inscrire une limitation de vitesse chiffrée dans la Constitution fédérale. Selon les informations que nous avons reçues, on observe une diminution de 65 pour cent du nombre de morts sur les routes en comparaison des chiffres d'il y a vingt ans. En ce qui concerne la vision philosophique, nous ne partageons pas l'idée que toute volonté d'amélioration trouve toujours sa solution dans une diminution, que ce soit de la vitesse, de la croissance économique, du nombre de voitures, de la mobilité. La diminution avec laquelle nous serions d'accord, c'est effectivement la diminution du nombre de morts et d'accidentés, en ôtant cette visée du développement durable qui nous est resservie constamment.

Pour en venir aux solutions pragmatiques, nous nous sommes rendu compte que dans cette initiative, on relève des ambiguïtés alors que l'on a d'autres solutions parfaitement valables.

Notamment, nous avons le postulat Weyeneth (98.3348) qui demande de mettre en place dans des zones particulières, à un coût raisonnable, des limitations de vitesse. En matière de compétences, il a souvent été cité des exemples d'expériences dans différentes communes. Il est important de respecter l'autonomie communale. Chaque commune peut décider d'aménager une zone particulière. Il vaut mieux donner la compétence à l'ensemble de la population concernée, qui peut décider ce qui doit être fait et mis en place pour sa propre sécurité.

Il est donc exagéré d'imposer la limite de 30 km/h sur l'ensemble du réseau routier des localités de notre pays, les normes de construction et les caractéristiques optiques y étant très hétérogènes. On sait par expérience qu'à eux seuls, les contrôles de vitesse effectués par la police ne permettent pas, ou seulement dans une faible mesure, d'améliorer le taux médiocre d'observation d'une limitation de vitesse imposée sur des routes dont l'aménagement et les caractéristiques optiques ne sont pas en adéquation avec cette restriction. En définitive, celle-ci ne permettrait pas d'atteindre l'objectif visé, à savoir d'obtenir une meilleure protection de la vie et de l'intégrité corporelle. L'instauration d'une limitation générale de vitesse à 30 km/h ne donnerait plus aux autorités cantonales et communales chargées du financement, dans la même mesure que jusqu'à présent, la possibilité de fixer les priorités en vue de réduire le profil de certaines routes ou les réaménager. Au surplus, il n'existe aucun motif de démanteler l'édifice juridique mis en place en 1975 qui a permis de réaliser une unité de compétences en matière de limitation de vitesse, et de transférer au peuple et aux cantons la compétence du Conseil fédéral de fixer la vitesse maximale dans les localités.

Tous les membres de la commission ont admis qu'il fallait améliorer la sécurité et la qualité de vie à l'intérieur des localités. La majorité est toutefois persuadée que la voie proposée par l'initiative n'est pas la bonne pour atteindre cet objectif. En effet, l'introduction d'une vitesse maximale de 30 km/h ne réduira pas la vitesse effective.

Elle ne tient pas suffisamment compte de l'état des rues et des routes, elle augmentera la durée des parcours, elle remplacera sans raison l'actuelle et valable répartition des compétences entre la Confédération, les cantons et les communes par un diktat fédéral.

Une minorité de la commission est consciente de la faiblesse de l'initiative, raison pour laquelle elle a plaidé pour une discussion approfondie devant déboucher sur une révision partielle de la loi sur la circulation routière. Sept membres de la gauche et des Verts se sont donc abstenus.

Le nombre de morts et de blessés sur les routes suisses ne cesse de diminuer depuis 1970. Les effets bénéfiques du 30 km/h sur la qualité de l'air et en matière de bruit ne peuvent être démontrés. Le 30 km/h



allongerait le temps de parcours dans les agglomérations. Cette mesure entraînera des coûts importants au niveau fédéral. Il ne s'agit pas d'une affaire relevant de la constitution et, de plus, la Suisse ferait cavalier seul en Europe. Voilà autant d'arguments contre l'initiative, on ne peut donc que la rejeter.

Au vote sur l'ensemble, la commission a accepté, par 14 voix contre 3 et avec 7 abstentions, l'arrêté fédéral et rejette ainsi l'initiative.

Le 30 km/h général ne serait guère accepté sur les rues bien adaptées, c'est l'argument principal contre l'initiative.

AB 2000 N 780 / BO 2000 N 780

Hollenstein Pia (G, SG): Ich beantrage Ihnen im Namen der Kommissionsminderheit, die Volksinitiative "für mehr Sicherheit durch Tempo 30 innerorts mit Ausnahmen" Volk und Ständen zur Annahme zu empfehlen. Ich lege auch gleich meine Interessen offen: Als Mitglied des Zentralvorstandes des VCS, der die Initiative lancierte, bin ich auch Mitglied des Initiativkomitees.

Mit einem Ja zur Initiative tun Sie nichts Revolutionäres. Sie helfen aber mit, innerorts mehr Sicherheit zu gewährleisten. Sie haben vom VCS ein Argumentarium zu Tempo 30 innerorts erhalten. Ich möchte hier nicht alle Argumente für die Initiative wiederholen und erläutern. Ich erwähne nur kurz das Wichtigste. Mit dem Wechsel zu Tempo 30 innerorts generell – mit Ausnahmen für Tempo 50 oder 60 – streben wir zwei Hauptziele an:

1. Die Sicherheit wird erhöht.
2. Eine neue, menschlichere Verkehrskultur wird möglich.

Diese Ziele kommen einem grossen Teil der Bevölkerung, ja praktisch allen zugute. Es ist unbestritten, dass Temporeduktionen weniger und auch weniger schwere Unfällen zur Folge haben. Einige Zahlen: Alle sechs Minuten passiert ein Unfall, alle 19 Minuten wird eine Person durch einen Unfall verletzt, alle 15 Stunden wird ein Mensch im Strassenverkehr getötet. Ein Grossteil der Unfälle geschieht innerorts; besonders gefährdet sind Kinder und Betagte. Das Risiko, einen Verkehrsunfall zu erleiden, ist für ein Kind viermal, für ältere Menschen neunmal so gross wie für 16- bis 65-Jährige. 1998 wurden im Strassenverkehr innerorts 16 848 Menschen verletzt, 222 Menschen verloren ihr Leben. Handlungsbedarf ist mehr als ausgewiesen.

Wenn Sie mir eine bessere, wirkungsvollere Massnahme zur Reduktion der Unfallzahlen nennen könnten und dazu auch Hand bieten würden, bräuchte es die vorliegende Initiative nicht. Wie viele Verletzte soll, darf es denn geben, bis die Mehrheit des Parlamentes zum Handeln bereit ist?

Wenn wir mit der Annahme der Initiative "Strassen für alle" innerorts grundsätzlich Tempo 30 einführen, können auch finanzielle Mittel eingespart werden, da "Tempo 30 flächendeckend" viel weniger bauliche Massnahmen verlangt als "Tempo 30 Zonen". Es ist also auch volkswirtschaftlich sinnvoll, vom gegenwärtigen Grundsatz "Tempo 50 mit Ausnahmen" wegzukommen. Die frei werdenden Mittel können dann sinnvollerweise in die Sicherheit an den Hauptstrassen innerorts investiert werden.

In der Kommission wurden Bedenken geäussert, dass mit der Umsetzung der Initiative praktisch keine Tempo-50-Zonen mehr zugelassen würden. Ich muss dem entgegenhalten, dass dies nie das Ziel der Initiative war und deshalb auch im Initiativtext explizit erwähnt wird: "Die zuständige Behörde kann in begründeten Fällen Abweichungen verfügen. Sie kann insbesondere die Geschwindigkeit auf Hauptstrassen hinaufsetzen, sofern dies die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden und der Schutz der Anwohnerschaft namentlich vor Lärm zulassen."

Es war also immer das Ziel der Initiantinnen und Initianten, Tempo 50 zuzulassen, wo diese Kriterien erfüllt sind. Die Botschaft des Bundesrates suggeriert, wegen der beiden strengen Kriterien bezüglich Lärm und Sicherheit wäre es kaum mehr möglich, auf Hauptstrassenabschnitten Tempo 50 zuzulassen. Diese Befürchtung ist absolut unbegründet, denn jeder Kanton und jede Gemeinde verfügen über Unfallstatistiken und aufgrund der kantonalen Richtpläne auch über Lärmkataster. Es ist also einfach festzustellen, wo die lärmigen und unfallgefährdeten Hauptstrassenabschnitte liegen. Ich bitte Sie, diese Richtigstellung zur Kenntnis zu nehmen. Die Initiative des VCS ist ein effizientes und kostengünstiges Mittel, um die nicht akzeptable Zahl von Verletzten und Toten im Strassenverkehr zu reduzieren. Schweden geht uns mit dem Projekt "Vision Zero" voran. Das schwedische Projekt strebt an, die Zahl der Todesopfer gegen null zu senken. Schweden betrachtet dazu Tempo 30 innerorts als das geeignete Mittel. Mit unserer Initiative werden wir das erstrebenswerte Ziel von null Todesopfern im Verkehr nie erreichen, aber sie ist ein Schritt in die richtige Richtung.

Weil wir uns hier wohl darüber einig sind, dass wir sicherere Strassen und damit weniger Tote und Verletzte wollen, bitte ich Sie, dem Antrag der Minderheit zuzustimmen und Volk und Ständen die Volksinitiative "Stras-



sen für alle" zur Annahme zu empfehlen.

Herr Bundesrat, es freut mich natürlich, dass Sie zu den Erstunterzeichnenden der Initiative gehören; ich verstehe auch, dass Sie heute hier im Rat die Mehrheit des Bundesrates vertreten müssen.

Vollmer Peter (S, BE): Die SP-Fraktion unterstützt dieses Volksbegehren. Die Diskussionen in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen haben deutlich gemacht – das ist auch in den Voten der Kommissionsprecher zum Ausdruck gekommen –, dass man sich bei derartigen Volksbegehren schnell einmal in technischen Details verliert: Wann und wie sind Ausnahmen möglich, ist das besser oder schlechter? Ich glaube, die Diskussion über diese technischen Details verstellt hier den Blick auf das Grundsätzliche. Wenn wir als SP-Fraktion dieses Volksbegehren unterstützen, dann unterstützen wir vor allem die Zielsetzung der Initiative, die Zielsetzung nämlich, die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Es ist offensichtlich – das zeigen alle Unfallstatistiken deutlich –, wie eng der Zusammenhang zwischen Unfällen und Tempo ist. Es ist eine Frage der Güterabwägung, was man höher gewichtet. Wir kommen eindeutig zum Schluss: Wenn es mit einer Temporeduktion innerorts möglich ist, die Unfallzahlen zu senken und zu verhindern, dass es Verkehrstote und -verletzte gibt, dann müssen wir uns hinter diese Initiative stellen.

Es wird vielen von Ihnen auch so gehen wie mir; ich sage das auch als Vater von Kindern, der oft unruhig und besorgt ist, wenn die Kinder im Strassenverkehr unterwegs sind. Denn wir sind immer wieder mit Unfällen konfrontiert, und wir wissen, dass gerade innerorts Kinder und ältere Menschen anteilmässig überdurchschnittlich oft in Unfälle verwickelt werden. Wenn wir uns die Unfallzahlen vor Augen führen, stellen wir fest, dass wir in diesem Land immer noch gegen 600 Verkehrstote jährlich haben, dass wir über 200 Verkehrstote innerorts haben, dass wir über 16 000 Verletzte innerorts haben und dass ein grosser Teil dieser Toten und Verletzten Kinder und ältere Menschen sind. Das muss uns zum Handeln anregen, das muss uns zum Handeln zwingen. Diese Initiative ist eine Möglichkeit, hier ganz klar ein Zeichen zu setzen.

Es ist zuzugeben – das wurde auch von den Sprechern der Kommission korrekt wiedergegeben –, dass die Unfallzahlen zurückgegangen sind. Ich meine aber, das sei kein Argument, um auf dem Weg der Unfallverhütung nicht weiterzugehen. Tempobeschränkungen sind ganz klar und deutlich ein Mittel, um auf diesem Weg weiterzukommen. Das sagen Ihnen alle Fachleute, und zwar nicht nur politisch entsprechend gefärbte, falls Sie dem Argument so entgegenzutreten möchten.

Diese Initiative ist auch eine Verkehrsinitiative, bei der man sagen kann, dass die oft gehörten Einwände gegen solche Volksbegehren – die es in unserem Land ja schwer haben – alle nicht zutreffen. Ich denke dabei an die Einwände, dass man damit bestimmte einzelne Verkehrsträger diskriminiere, dass man damit die freie Wahl der Verkehrsmittel oder die Mobilität der verschiedenen Verkehrsteilnehmer einschränken wolle. All dies trifft bei dieser Volksinitiative, bei diesem Begehren, mittels Temporeduktion die Verkehrssicherheit zu erhöhen, nicht zu. Ich frage Sie: Was wollen wir noch mehr?

Ich gebe zu, dass der Bundesrat mit seinem Programm auf diesem Weg schon einen sehr grossen Beitrag geleistet hat. Es ist auch richtig, dass wir heute bereits gute rechtliche Möglichkeiten haben, von Bundesebene aus zugunsten der Kantone und Gemeinden hier selber tätig zu werden. Die Praxis zeigt jedoch, dass die Umsetzung dieser rechtlichen Möglichkeiten, die die Bundespolitik den Kantonen und den Gemeinden gibt, vollkommen ungenügend ist. Die Umsetzung scheidet nicht zuletzt auch an den Finanzen in den

AB 2000 N 781 / BO 2000 N 781

Kantonen und in den Gemeinden. Es ist deshalb wichtig, dass wir auf Bundesebene einen klaren Rahmen vorgeben und ein klares Signal setzen, in welche Richtung es gehen muss, wenn uns die Menschenleben und die Verkehrssicherheit ein Anliegen sind.

Ich habe in den Diskussionen, auch in der Kommission, festgestellt, dass man den öffentlichen Verkehr bemüht, wenn den eingefleischten Individualverkehrsbefürworter die Argumente gegenüber dieser Initiative offensichtlich ausgehen. Man versucht dann zu sagen, dass diese Initiative für den öffentlichen Verkehr schädlich und deshalb einer von uns angestrebten Verkehrspolitik nicht unbedingt förderlich sei.

Viele Erfahrungen und auch meine Umfragen haben mir deutlich gemacht, dass das Argument des öffentlichen Verkehrs sicher nicht gegen diese Initiative ins Feld geführt werden kann:

1. Es gibt mit dieser Initiative – das wurde von den Sprechern korrekt dargelegt – die Möglichkeit der Ausnahme auf den Hauptstrassen und den Durchgangsstrassen. Hier kann man die Verkehrsgeschwindigkeit erhöhen, wenn es die Verkehrssicherheit erlaubt und wenn es aus Sicht der Umweltbelastung und des Lärmes zulässig ist.
2. Ein kontinuierlicher Verkehrsfluss ist für den öffentlichen Verkehr innerorts viel wichtiger als ein hohes Tempo, weil sich der öffentliche Verkehr immer wieder ein- und ausfädeln muss. Er kommt bei einem guten Ver-



kehrfluss mit geringer Geschwindigkeit besser voran als bei hoher Geschwindigkeit, bei der er sich nicht mehr integrieren kann. Natürlich kann es im Einzelfall auch Friktionen geben, aber gesamthaft gesehen wäre es verfehlt, mit diesem Argument gegen diese Initiative anzutreten.

Diese Überlegungen sind für uns ganz wichtig. Deshalb hat sich die SP-Fraktion klar zur Initiative bekannt. Denn uns ist es wichtig, einen Beitrag zur grösseren Verkehrssicherheit leisten zu können, im Interesse der Menschen. Auch wir streben effektiv diese "Vision Zero" an. Es muss unser Ziel sein, mit der Erhöhung der Verkehrssicherheit, mit der Temporeduktion, das grosse Leid, das durch die Unfälle im Verkehr ausgelöst wird, zu reduzieren. Hier haben wir eine Möglichkeit, dies zu tun, ohne in einen verkehrspolitischen, ideologischen Grabenkrieg zu geraten. Denn mit dieser Initiative schränken wir die Mobilität nicht ein und beeinflussen auch die freie Wahl des Verkehrsmittels nicht.

Ich bitte Sie im Namen der SP-Fraktion, ein Zeichen zugunsten der Menschen, zugunsten von mehr Verkehrssicherheit zu setzen: Empfehlen Sie diese Initiative zur Annahme!

Seiler Hanspeter (V, BE): Ich möchte Sie bitten, Folgendes zur Kenntnis zu nehmen: Zu Beginn der Unterschriftensammlung für diese Initiative war Herr Bundesrat Moritz Leuenberger bereits Bundesrat. Er war selbstverständlich nicht Erstunterzeichner dieser Initiative. Vielleicht gibt es noch andere Leuenberger Moritze in der Schweiz.

Aeschbacher Ruedi (E, ZH): Hauptanliegen der Volksinitiative "Strassen für alle" ist die Hebung der Verkehrssicherheit und damit eine starke Reduktion der Unfallzahlen und der Zahl der Verletzten und Toten auf unseren Strassen. Gegen diese Zielsetzung wird im Ernst weder hier drinnen noch draussen in der Bevölkerung jemand antreten wollen, und das ist auch gut so. Denn im Innerortsbereich des schweizerischen Strassennetzes – die Initiative befasst sich nur mit diesem Bereich – sterben pro Jahr nach wie vor über 200 Menschen, und knapp 17 000 werden verletzt. Mich schockiert, dass wir als Gesellschaft diesen Blutzoll immer noch so gelassen hinnehmen, sozusagen als Tribut an die heutige Mobilität. Betroffen reagieren wir in der Regel erst, wenn wir die Folgen eines Verkehrsunfalles in der Familie oder im Bekanntenkreis hautnah miterleben. 222 Tote, 17 000 zum Teil schwer Verletzte sind dann plötzlich nicht mehr nur eine Zahl, sondern eine riesige Menge schwerer und schwerster persönlicher Schicksale. Um es in Kategorien zu sagen, die uns, ebenfalls aus traurigen Umständen, aber besser bewusst sind: Pro Jahr beklagt die Schweiz gleich viele Tote auf Innerortsstrassen wie beim tragischen Absturz einer Swissair-Maschine. Oder nochmals anders ausgedrückt: 18 Tote pro Monat auf den Innerortsstrassen entsprechen einer kompletten Fussballmannschaft mit Ersatzspielern, Trainer und Masseur.

Einen Ausweg zeigt die Volksinitiative mit der vorgeschlagenen tieferen Innerortsgeschwindigkeit. Dies ist übrigens ein vernünftiger Weg, dem der Bundesrat selbst hohe Erfolgschancen zugesteht. Auf Seite 2902f. (Ziff. 4.1) seiner Botschaft spricht er nämlich so schön Klartext, dass ich nicht umhin kann, Ihnen diese vier Sätze in Erinnerung zu rufen: "Es ist nach in- und ausländischen Untersuchungen erwiesen, dass allgemeine Tempolimiten im Verbund mit anderen Faktoren das Unfallgeschehen günstig beeinflussen können. Insbesondere vermindern sie einerseits die Geschwindigkeitsdifferenzen und bewirken dadurch eine Homogenisierung des Verkehrsablaufs; andererseits senken sie das Geschwindigkeitsniveau und verkleinern dadurch die Anhaltstrecken und die Kollisionsgeschwindigkeiten. Allein der Anhalteweg bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h gegenüber 50 km/h verringert sich bei mittleren Verhältnissen um rund die Hälfte, und bei einem Unfall nimmt die Schwere der Personen- und Sachschäden erheblich ab. Studien zeigen, dass die Wahrscheinlichkeit eines tödlichen Unfalls für einen Fussgänger bei einer Kollisionsgeschwindigkeit von 30 km/h gegenüber einer solchen von 50 km/h von 85 Prozent auf 10 Prozent sinkt." Im Klartext heisst das nichts anderes als: Die Initiative bewirkt innerorts viel weniger Unfälle, und wenn sie passieren, sind deren Folgen um ein Vielfaches geringer. Kommen als weitere positive Nebenaspekte dazu, dass die Initiative eine Verminderung der Schadstoffemissionen zur Folge hat und dass ferner Gesundheitskosten von jährlich rund 200 Millionen Franken eingespart werden können. Diese können allfälligen Aufwendungen für die Einrichtung und Einführung gegenübergestellt werden, welche somit sehr rasch amortisiert werden können. Kommt hinzu, dass die Wohn- und Lebensqualität in weiten Teilen unseres Landes angehoben und Luft- und Lärmbelastung gesenkt werden können und dass ganz generell eine neue Verkehrskultur ein Stück weiter vorgebracht werden kann. Es ist eine Verkehrskultur, welche in unseren Lebens- und Siedlungsräumen einen menschlicheren, friedlicheren und nachhaltigeren Umgang mit der nach wie vor notwendigen und nicht infrage gestellten Mobilität einleiten würde. Die evangelische und unabhängige Fraktion betrachtet diese Initiative daher als Chance, die wir entschlossen beim Schopf packen und nutzen müssen.

Der Bundesrat und die Kommissionsmehrheit begrüssen zwar die Zielsetzung, meinen aber, die Initiative sei



nicht der richtige Weg, sie habe erhebliche Nachteile. Mit einem dieser Vorbehalte möchte ich mich doch auseinander setzen.

Zum grundsätzlichen Einwand, Tempo 30 im Innerortsbereich sei ein direkter Angriff auf die Mobilität, ist Folgendes zu sagen: Erstens will die Initiative nebst den eigentlichen Wohngebieten, wo Tempo 30 heute praktisch kaum noch ernsthafte Gegner findet – das ist heute anders als früher –, Tempo 30 vor allem in den Dorf- und Stadtkernen einführen; dort also, wo schon heute wegen der Verkehrsdichte und der vielen unterschiedlichen Arten von Verkehrsteilnehmenden, die sich hier treffen, ohnehin nur bescheidene Durchschnittsgeschwindigkeiten gefahren werden können.

In Zürich sind die Durchschnittsgeschwindigkeiten unter 20 km/h gefallen, da müssen Sie gar nicht mehr 30 km/h einführen. Aber es ist eben wichtig, dass diese Tempolimits an gefährlichen Stellen nicht überschritten wird. Wir müssen also keine Angst haben, dass wir Mobilitätseinbussen erleiden und Zeit verlieren würden. In der Regel wird die tiefere Geschwindigkeit einen Zeitverlust von einigen Sekunden bis höchstens eineinhalb Minuten bewirken. Sind solche minimalste Zeitverluste wirklich ein Argument, um gegen ein Instrument anzutreten, das mit Sicherheit innert kürzester Zeit die Zahl der 222 Verkehrstoten und knapp 17 000 Verletzten innerorts pro Jahr um die Hälfte oder noch mehr senken würde? Wenn wir schon die so genannten Zeitverluste betrachten: Untersuchungen haben klar gezeigt, dass der

AB 2000 N 782 / BO 2000 N 782

Verkehrsfluss bei einem tieferen Geschwindigkeitsniveau gerade im Siedlungsbereich und vor allem in Dorf- und Stadtkernen gleichmässiger wird.

Dadurch erhöht sich aber sogar die Kapazität des betreffenden Strassennetzes, und die Durchfahrtszeiten werden sogar kürzer, weil es weniger Staus und weniger Stop-and-go-Verkehr gibt – ein klassischer Eile-mit-Weile-Effekt also.

Nicht gelten lassen können wir den Einwand, die Autofahrer würden vom neuen System überfordert. Das Gegenteil ist der Fall: Die Sache wird vereinfacht, es braucht nicht mehr so viele Signalisationen. Denn eine Ausnahme, und das ist wirklich die Ausnahme, werden lediglich die Hauptstrassenstücke bilden, wo Tempo 50 zugelassen und relativ leicht signalisiert werden kann.

Auch das Argument der Kosten, das die Gegner ins Feld führen, sticht nicht. Jüngste Erfahrungen zeigen, dass begleitende Massnahmen zu Tempo 30 zwar nach wie vor erwünscht und zum Teil auch nötig sind, aber mit viel einfacheren Mitteln eingeführt werden können. Die Einsparungen, die wir nur schon bei den Gesundheitskosten, aber auch bei den Sachschäden jährlich erreichen können – es wurde eine Zahl von 200 Millionen Franken genannt –, werden sich in kürzester Zeit so auswirken, dass sich die Investition in diese neue Regelung rechtfertigt.

Die Unfallstatistiken der letzten Jahre scheinen zu zeigen, dass der Bundesrat auf dem richtigen Weg ist, dass es diese Initiative nicht bräuchte. Dem ist nicht so. Gerade die Reduktion der Geschwindigkeiten über verschiedene Stufen, von unbeschränkter Geschwindigkeit auf 60, dann auf 50 km/h und die Geschwindigkeitsbeschränkungen auch auf den Autobahnen haben diese Rückgänge bei den Zahlen der Verkehrsunfälle, der Verkehrstoten und der Verletzten bewirkt.

Ich fasse zusammen: Diese Initiative ist geeignet, die Zahl der Strassentoten und -verletzten in der Schweiz drastisch und rasch zu senken; in kurzer Zeit wird sie greifen. Bezüglich Umwelt, Volkswirtschaft und Lebens- bzw. Wohnqualität hat sie im Ergebnis nur Vorteile. Zugleich ist sie aber auch Türöffnerin für eine neue Verkehrskultur, die ähnlich nicht nur in Amerika – da schon lange –, sondern, unter dem Begriff "Vision Zero", seit kurzem auch in Skandinavien sehr erfolgreich Fuss gefasst hat.

Im Namen der evangelischen und unabhängigen Fraktion bitte ich Sie, bezüglich dieser Volksinitiative eine positive Empfehlung zuhanden der Stimmberechtigten abzugeben.

Polla Barbara (L, GE): La volonté de certains, dans ce pays, de l'empêcher d'avancer au propre et au figuré est d'une constance absolument remarquable. Voilà déjà en tant que telle une excellente raison pour imposer à cette initiative un non pour le moins aussi clair que celui qui a été infligé à l'initiative populaire "Rétrotrafic". Soyons clairs et constants nous aussi.

"Rues pour tous" avez-vous dit? Tous, c'est bien sûr, pour les auteurs de l'initiative populaire, les piétons, les trottinettes, les vélocipèdes, les tandems, les tricycles, voire les chars à bras. Mais "tous", cela devrait en fait être également, aussi bizarre que cela puisse paraître à ces mêmes auteurs, les commerçants, et même les automobilistes.

N'ont-ils toujours pas compris, ceux qui soutiennent cette initiative, que les citoyens de ce pays sont aussi des automobilistes utilisateurs des routes pour leur profession et leurs besoins de vie en général? N'ont-ils



toujours pas compris que le non irrévocable à "Rétrotrafic" vient de citoyens très raisonnables et responsables de ce pays, de ceux qui veulent avancer et non pas reculer? N'ont-ils toujours pas compris qu'il va falloir des propositions autrement plus créatives, constructives et originales que de réduire de moitié tout ce qui bouge dans ce pays pour convaincre ces citoyens si raisonnables?

Bien sûr, nous sommes tous préoccupés par la sécurité des routes dans notre pays. Mais ce n'est toujours pas une raison de voter cette initiative, car rien ne nous dit encore qu'elle sera plus efficace que d'autres mesures qui proposent des moyens diamétralement opposés, mais dont je ne parlerai pas aujourd'hui. Disons simplement que nous partageons totalement les objectifs de l'initiative en termes de sécurité, même s'ils sont visionnaires et peut-être utopiques. L'objectif de la mortalité zéro par accident de la route est indubitablement un objectif que nous soutenons.

Par contre, nous sommes convaincus que l'initiative n'est pas l'instrument approprié pour atteindre cet objectif, si excellent fût-il. Plutôt que de donner dans la monomanie réductionniste de la mobilité, nous ferions bien de réfléchir à des solutions constructives. Par exemple en prenant pour modèle les Etats-Unis, qui sont forts d'une véritable culture de conduite automobile et d'un code de conduite largement respecté par l'ensemble de la population. La création d'une telle culture demanderait des efforts bien plus importants que de systématiquement tout diviser par deux ou par trois. Certains aspects de la nouvelle loi sur la circulation routière sur laquelle la Commission des transports et des télécommunications se penche actuellement pourraient, cependant, aller dans ce sens.

Par ailleurs, encore et toujours, comme "Rétrotrafic", "Rues pour tous" ignore superbement toutes considérations et conséquences techniques et économiques et même, et c'est encore plus grave, la suprématie des communes. Les considérations techniques, les rapports entre les autorisations exceptionnelles et l'interdiction générale ont été bien développées par les deux rapporteurs de la commission, tant M. Binder que M. Vaudroz René, et je ne les détaillerai donc pas plus avant.

En ce qui concerne les conséquences économiques pour aménager l'espace routier à l'intérieur des localités comme le demande l'initiative, il faudrait compter, nous dit le Conseil fédéral dans son message, avec des coûts de l'ordre de 2 milliards de francs. Qui va payer? Visiblement, c'est une question qui ne préoccupe guère les auteurs de l'initiative, mais en tout cas il est clair que les communes ne peuvent tout simplement pas réaliser cet investissement-là. Ignorer la place et les moyens des communes dans les décisions locales d'aménagement du territoire et du cadre de vie dans ce pays n'est certainement pas une bonne tactique, car notre pays est le plus fort et le meilleur quand il est le plus fédéraliste.

En effet, qui mieux que les communes elles-mêmes connaît les tronçons et les lieux à problèmes, que ce soit en termes techniques ou en termes économiques? Qui mieux, dès lors, que les communes peut décider des mesures à prendre de cas en cas? Il est absurde par exemple que ce soit l'ensemble de la population suisse qui décide que dans ma rue, la vitesse maximale doit être de 30 km/h, c'est déjà assez pénible quand c'est ma commune qui le décide, mais là je me plie volontiers, car je sais qu'elle connaît le terrain et qu'elle a ses raisons. Mais de la raison, cette initiative n'en a pas, et notamment pas de raison juridique.

L'inscription dans la constitution de limitations de vitesse chiffrées ne répond pas aux objectifs du droit constitutionnel fédéral, qui doit se limiter en principe à fixer des objectifs, à attribuer des mandats et à présenter des programmes. Notre droit constitutionnel ne comprend pas l'initiative législative. L'article 82 de la constitution répond à cette conception générale, puisqu'il attribue à la Confédération de légiférer sur la circulation routière. Comme le dit très bien le Conseil fédéral dans son message, "Rues pour tous" viole même les principes du droit constitutionnel.

Il faut souligner que les solutions alternatives ne manquent pas. En l'occurrence, nous pouvons faire toute confiance à M. Leuenberger, conseiller fédéral, même s'il ne fait que représenter le Conseil fédéral dans son ensemble, mais nous sommes certains qu'il va poursuivre tout en velours son travail sur la sécurité des transports.

Je vous invite donc à rejeter cette initiative de façon à ce que la rue reste vraiment pour tous!

Genner Ruth (G, ZH): Frau Polla, Sie haben gesagt, die Initiative stelle keine gute Massnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dar. Ich möchte Sie fragen, wie Sie den

AB 2000 N 783 / BO 2000 N 783

Schulweg für die Schulkinder sicher machen wollen. Welches ist Ihr Konzept, was schlagen Sie vor, damit wir in diesem Bereich weniger Verletzte und Tote haben?

Polla Barbara (L, GE): Je pense que la préoccupation de la sécurité routière, notamment à proximité des



écoles, est une préoccupation très importante des communes, et que les communes mettent en général en place les mesures nécessaires. Comme je le disais en parlant de ma rue, ce sont les communes qui prennent ces mesures-là, que ce soit à proximité des écoles ou dans d'autres lieux particulièrement délicats en termes de sécurité. Je crois que c'est également la vision du Conseil fédéral de laisser cette tâche-là aux communes.

Kurrus Paul (R, BL): Die Stossrichtung der Volksinitiative "Stassen für alle", nämlich die Steigerung der Verkehrssicherheit und der Wohnqualität, ist zu begrüssen. Allerdings schießt sie über das Ziel hinaus, weil sie zu wenig Rücksicht auf Ausbaugrad und Erscheinungsbild der Strassen nimmt. Die Initiative ist daher kein taugliches Mittel, um die angestrebten Ziele zu erreichen. Im Namen der FDP-Fraktion empfehle ich Ihnen deshalb, die Initiative abzulehnen.

In den letzten dreissig Jahren durften wir beim Unfallgeschehen insgesamt eine günstige Entwicklung feststellen. Obwohl sich der Motorfahrzeugbestand im erwähnten Zeitraum mehr als verdoppelt hat, nahm die Zahl der Verletzten um 25 Prozent und die Zahl der tödlich verunglückten Menschen sogar um 65 Prozent ab. Aber – hier stimme ich mit den Initiantinnen und Initianten voll überein – über 200 Tote und fast 17 000 Verletzte auf unseren Innerortsstrassen pro Jahr sind eindeutig zu viel.

Herr Aeschbacher, diese Tatsache wird nicht einfach so gelassen hingenommen, wie Sie es ausgedrückt haben. Im Gegensatz zu den Initiantinnen und Initianten glauben wir aber nicht, dass die flächendeckende Einführung von Tempo 30 innerorts dazu geeignet ist, die Verkehrssicherheit und die Wohnqualität ohne Inkaufnahme grosser Nachteile zu verbessern.

Wo liegen denn die Schwächen der Initiative?

1. Die Geschwindigkeit ist bei den Unfallursachen nur ein Element. Es ist richtig, dass die Geschwindigkeit statistisch ein Element in Bezug auf die Anzahl der Unfälle und Toten ist. Wenn wir aber die Geschwindigkeit als einzige Ursache betrachten würden, gäbe es nichts anderes, als "Geschwindigkeit null" einzuführen. Wir müssen daher auch andere Massnahmen als die Senkung der Tempolimiten ergreifen.

2. Die Akzeptanz fehlt. Es ist eine Illusion zu glauben, dass sich die Durchschnittsgeschwindigkeit allein durch Signalisation reduzieren liesse. Wie die Messungen im In- und Ausland zeigen, lässt sich mit Signalisation allein nur eine Temporeduktion von 2 bis 4 km/h erreichen. Dieser Erkenntnis kommt besondere Bedeutung zu, betreffen doch Zonengeschwindigkeiten in erster Linie Quartierbewohner, die mehrheitlich mit dieser Zonengeschwindigkeit einverstanden sind. Offensichtlich besteht hier eine grosse Diskrepanz zwischen Einstellung und Verhalten.

3. Die Kosten sind unverhältnismässig hoch. Auf die Schweiz hochgerechnet ist mit Kosten von rund 2 Milliarden Franken zu rechnen. Angesichts der hohen Verschuldung bleibt die Frage der Finanzierung dieser Kosten ungelöst.

4. Die Ausnahmen bleiben eine Illusion. Die in der Initiative vorgeschlagenen Ausnahmen von Tempo 30 entpuppen sich bei näherer Betrachtung grösstenteils als Illusion, weil der Initiativtext Ausnahmen nur dort zulässt, wo dies die Verkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmenden und der Schutz der Anwohnerschaft namentlich vor Lärm zulassen. Da aber vor allem an Hauptverkehrsachsen die Lärmgrenze erreicht oder sogar überschritten wird, wären Ausnahmen weitgehend unmöglich.

5. Der öffentliche Verkehr wird behindert. Da auch die Busse des öffentlichen Verkehrs sich an Tempo 30 halten müssen, würden sich die Fahrzeiten erheblich verlängern. Um die gleichen Frequenzen halten zu können, müssten mehr Fahrzeuge eingesetzt werden, was wiederum zu höheren Kosten und damit zu höheren Preisen und – neben der Verlängerung der Fahrzeit – zu einer weiteren Attraktivitätsverminderung des öffentlichen Verkehrs führen würde.

6. Es ist kein verfassungswürdiges Thema. Bereits heute verfügen die kantonalen und kommunalen Behörden in Abweichung zu bundesrätlich verordneten Tempolimiten Verkehrsberuhigungsmassnahmen. Damit können sie unter Mitwirkung der betroffenen Bevölkerung den Anliegen der Verkehrssicherheit, des Umweltschutzes und des Wohlbefindens optimal Rechnung tragen. Bei einer Annahme der Initiative wäre dies nicht mehr möglich.

7. Wir würden europäisch gesehen im Alleingang handeln. In keinem anderen europäischen Land gilt landesweit generell Tempo 30 innerorts. Die Initiative verlangt also einen neuen und unnötigen schweizerischen Alleingang.

Angesichts dieser zahlreichen Schwächen ist der vom Bundesrat vorgeschlagene Weg, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, den in der Initiative vorgesehenen Massnahmen vorzuziehen. Mit den Massnahmen des Bundesrates – um auf Ihre Frage zu antworten, Frau Hollenstein – werden wir auf unserem Weg zu einem sicheren Strassenverkehr schneller vorwärts kommen als mit den Massnahmen, die in der Initiative vorgeschlagen werden.



Ich bitte Sie deshalb, die Initiative zur Ablehnung zu empfehlen.

Heim Alex (C, SO): Viele Volksinitiativen haben deshalb keine Chance, weil sie knallharte Forderungen stellen und wenig bis keinen Spielraum lassen. Auch bei der vorliegenden Initiative ist es so; ich habe sogar den Eindruck, dass es noch schlimmer ist. Denn wenn es nach dem Willen der Initianten geht, werden nicht einmal mehr die Ausnahmen von Tempo 30 garantiert. Es steht in der Initiative: "Die zuständige Behörde kann in begründeten Fällen Abweichungen verfügen." Die Ausnahmen von Tempo 30 werden also lediglich mit einer Kann-Formulierung garantiert.

Auch die ausnahmsweise gestattete Hinaufsetzung der Geschwindigkeit, namentlich auf Hauptstrassen, ist nur dann möglich, wenn die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer nicht gefährdet ist und der Lärm wegen der höheren Geschwindigkeit nicht zunimmt. Das heisst ganz klar, dass es kaum möglich sein wird, die Geschwindigkeit wieder einmal auf 50 oder 60 km/h zu erhöhen, weil eine höhere Geschwindigkeit immer zulasten der Sicherheit und des Lärms geht. Bei den Beratungen in der Kommission haben die Initianten wohl auch gemerkt, dass diese extrem formulierte Initiative kaum Chancen hat. Es wurde deshalb viel hineininterpretiert, was eben nicht darin steht.

Es stimmt, dass das Verfahren für die Einführung von Tempo 30 in Wohnquartieren in der Schweiz – wie so vieles – langwierig und kompliziert ist und dass es vonseiten der Anwohner, die eine Beruhigung des Verkehrs wünschen, viel Ausdauer braucht, bis sie am Ziel sind. Hier müsste eigentlich der Hebel angesetzt werden, um die Vereinfachung solcher Verfahren zu erreichen. Es fragt sich also, warum die Initiantinnen und Initianten nicht hier eingehakt haben. Die Vertreter des Initiativkomitees haben nämlich in der Kommission argumentiert, dass Tempo 30 lediglich für 15 bis 30 Prozent der Hauptstrassen gelten werde. Das steht allerdings nicht im Initiativtext und ist eine weitere Interpretation, um der Initiative zum Durchbruch zu verhelfen. Deshalb fragt man sich auch zu Recht, warum mit der Initiative nicht eine Ausdehnung der Tempo-30-Zonen verlangt wird. Das wäre doch die logische Folge und nicht eine generelle Tempo-30-Zone mit rund 80 Prozent Ausnahmen. Weiter wurde von den Initianten erklärt, dass es ihre Absicht sei, die Tempo-30-Zonen auf Hauptstrassen nur in der Kernzone der Dörfer vorzusehen, das sei etwa bei Schulhäusern und Läden der Fall. Dagegen hat man gar nichts einzuwenden. Das ist erfreulich, und wir hätten auch nichts dagegen einzuwenden. Von all dem steht aber wiederum gar nichts im Initiativtext.

AB 2000 N 784 / BO 2000 N 784

Tempo 30 lässt sich wohl kaum mit dem Aufstellen von einigen Tafeln durchsetzen. Da braucht es bestimmte bauliche Massnahmen. Wenn aber die Initianten sagen, im einen oder anderen Fall müssten optische Einrichtungen geschaffen werden, um Tempo 30 durchzusetzen, so wird hier masslos untertrieben. Auch davon steht leider nichts im Initiativtext. Entscheidend aber ist, dass wir mit dieser Initiative in der Verfassung eine Tempolimite festschreiben, die wiederum nur mit einer Volksinitiative geändert oder aus der Verfassung entfernt werden kann.

Die Philosophie dieser Initiative können wir durchaus nachvollziehen. Mit einer allgemeinen Beruhigung des Verkehrs eine neue Verkehrskultur zu erreichen, ist eine Idee, für die wir in der CVP-Fraktion Verständnis haben. Das Ziel ist also bekannt, aber es hängt eindeutig zu hoch und kann mit dieser radikalen Initiative nicht erreicht werden. Die CVP-Fraktion lehnt die Initiative ab, weil

1. Tempo 30 auch auf Hauptstrassen gelten soll;
2. die Initianten etwas ganz anderes sagen, als im Initiativtext steht;
3. eine Tempolimite keine derart grosse Wichtigkeit haben darf, dass sie in der Verfassung festgeschrieben sein muss.

Eine Vereinfachung der Verfahren bei der Einführung von Tempo 30 in Wohngebieten können wir uns vorstellen. Das hat aber nichts mit dieser Initiative zu tun. Wenn die Initiative in dieser Richtung etwas auslöst, wird sie, wie das bei Initiativen schon oft passiert ist, nicht direkt, aber indirekt auch etwas in Bewegung setzen.

Ich bitte Sie, die Initiative zur Ablehnung zu empfehlen, wie das die CVP-Fraktion nicht einstimmig, aber mit grosser Mehrheit auch tut.

Genner Ruth (G, ZH): Die grüne Fraktion wird die Volksinitiative "für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 innerorts mit Ausnahmen" einstimmig unterstützen.

Wir sind davon überzeugt, dass mit Tempo 30 innerorts ein hohes Mass an Verkehrssicherheit erreicht werden kann. Das ergibt sich aus der Verkürzung der Anhaltewege. Die exponentielle Kurve, welche sich aus Geschwindigkeit und Masse ergibt, ist innerorts sinnvollerweise mit tiefen Geschwindigkeiten zu begrenzen. So



ergeben sich bei Kollisionen weit weniger schwere Schäden, sei das an Personen oder Gütern. Wir haben ein Ziel: weniger Verletzte und Tote im Strassenverkehr. Von einer "Vision Zero" sind wir weit entfernt.

Es ist ein langer Weg, wenn wir die Zahlen von 220 Verkehrstoten und 17 000 Verletzten im Jahr 1998 heruntersetzen wollen, und sei es nur schon um einen Teil. Ich glaube nicht, Herr Heim, dass man uns vorwerfen kann, wir würden radikale und knallharte Forderungen auf den Tisch bringen, wenn wir diese Zahl klar senken wollen. Tempo 30 ist eine einfache Regel und bedeutet somit eine einfache Handhabung. Tempo 30 wird zur generellen Geschwindigkeit innerorts, und damit wird innerorts eben eine neue Verkehrskultur des Miteinanders eingeführt. Wenn der Bundesrat in der Botschaft schreibt, die Initiative nehme zu wenig Rücksicht auf den Ausbaugrad und das Erscheinungsbild der Strassen, dann muss ich ihm entgegenhalten, dass gerade das Gegenteil der Fall ist: Die Volksinitiative "Strassen für alle" nimmt Rücksicht auf das Verhalten der Strassenbenützerinnen und Strassenbenützer. Sie alle werden in einen homogenen Verkehrsfluss eingefügt. Dass dieser Verkehrsfluss langsam gestaltet wird, hängt zwar mit dem Ausbaugrad und dem Erscheinungsbild der Strasse zusammen, dies aber nur zu einem gewissen Teil. Das Verkehrsverhalten, die Verkehrsmenge und der Verkehrsablauf ergeben sich aus der Wechselwirkung zwischen verschiedenen Systemelementen, und nur zwei davon sind Ausbaugrad und Erscheinungsbild.

Der Bundesrat befürchtet, dass die Autofahrerinnen und -fahrer mit der neuen Regelung überfordert wären. Bitte sehr: Eine so einfache Regel wie Tempo 30 innerorts ist eine gut verständliche Botschaft. Sie lässt sich spielend leicht erklären: Die Tempolimiten werden von heute generell 50 km/h auf morgen 30 km/h reduziert, Tempo 30 wird zur generellen Innerortsgeschwindigkeit. Dafür braucht es wenig Signale und Hinweise.

"Mit Ausnahmen" postuliert die Initiative. Es gibt Fälle, in denen die Geschwindigkeit erhöht werden kann. Denkbar ist das für uns an Orten und auf Strassenabschnitten, wo es nur Autoverkehr gibt, wo keine Durchmischung der verschiedensten Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen stattfindet; eine solche Festlegung von Tempo 50 ist beispielsweise in einem Industriegebiet denkbar. Dieses würde dann, weil man dort vom üblichen Tempo 30 abweicht, auch speziell ausgewiesen und bezeichnet. Die Initiative verlangt flächendeckend Tempo 30 in Wohngebieten. Wohnzonen und Mischzonen mit Wohnanteil werden, alle gleich, eine Tempolimiten von 30 km/h aufweisen.

Der Bundesrat meint, die Umgestaltung der Zonen würde zwei Milliarden Franken kosten. Das, da geben wir ihm sogar Recht, könnte und möchte niemand bezahlen.

Herr Bundesrat, wir brauchen keine Luxuslösungen von Strassenausgestaltungen, um Tempo 30 einführen zu können. In bereits bestehenden Tempo-30-Zonen wurden unterschiedlichste Massnahmen zur Verlangsamung des Verkehrs realisiert. Zum Glück gibt es die vielen anschaulichen Beispiele; was im einen Quartier mit liebevoller, aber teurer Aufpflasterung oder mit Berliner Kisten gemacht wurde, haben im anderen Quartier Pflanztöpfe oder die Ausziehung von Farblinien mit einfachen Pinselstrichen übernommen. Das sind kostengünstige und schnell realisierbare Lösungen. Umbaumasnahmen werden verschiedenorts einmalige Kosten verursachen, aber in bescheidenem Masse. Und welche Bedeutung haben diese Kosten im Vergleich mit den Verlusten und Reparaturkosten bei Unfällen? Viel mehr als um neue Massnahmen geht es uns um eine neue Fahrkultur innerorts.

Eine Verlangsamung des Verkehrsflusses birgt nicht nur die Chance zur Reduktion des Unfallrisikos, sondern senkt auch den Verkehrslärm. Der kontinuierliche Verkehrsfluss ist ruhiger, sowohl beim Betrachten wie beim Empfinden bezüglich der Lärmemissionen. Bezüglich der Abgase – gerade innerorts sind diese ein wesentlicher Aspekt – kann von Vorteilen berichtet werden. Ein ruhiger Fahrstil bei niedrigen Geschwindigkeiten produziert weniger Abgase. Zudem erhöht der zwar langsame, aber stetige Verkehrsfluss die potenzielle Frequenz einer Strasse. Staus sind also geringer, und das Einfädeln aus Seitenstrassen ist wegen des rücksichtsvollen Fahrstils mit Handzeichen leicht zu bewältigen.

Weitere Vorteile des grundsätzlichen Tempos 30 innerorts sind die Bevorzugung von Fussgängerkehr und öffentlichem Verkehr. Die verbesserte Verkehrssituation und -sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger, Velofahrerinnen und Velofahrer und auch die neue Lebensqualität für Anwohnerinnen und Anwohner von Strassen stehen für uns im Zentrum des Anliegens.

Wir bitten Sie zur Kenntnis zu nehmen, dass Tempo 50 weiterhin möglich sein wird. Während die Botschaft unterstellt, dass praktisch nirgends innerorts das Tempo auf Hauptstrassen auf 50 km/h erhöht werden könnte, gehen die Initianten davon aus, dass nur ein Teil der Hauptstrassenabschnitte bei Tempo 30 bleiben würde, insbesondere in den Abschnitten der Kern- oder Dorfzonen, um Schulhäuser, Altersheime, Spitäler usw. Es wird damit gerechnet, dass rund 30 bis 50 Prozent Längenanteil der Hauptstrassen innerorts betroffen ist. Die Erhöhung der Tempolimiten auf 50 km/h erfolgt auf Beschluss der Gemeinde bzw. des Kantons. Das ist gerade der Unterschied zu den anderen Tempo-30-Zonen in den Dörfern, wie sie heute praktiziert werden. Heute können Sie Kantonsstrassen nicht abklassieren und können dort keine Temporeduktionen beschliessen.



Wir gehen vom Ansatz "generell Tempo 30" aus und wollen in bestimmten Fällen Erhöhungen zulassen; das scheint uns leichter durchzusetzen.

Innerorts – das möchte ich hier nochmals unterstreichen – geht es um eine neue Fahrkultur. Die Schulwegsicherung ist vielen Eltern ein sehr grosses Anliegen. Studien belegen, dass Kinder, die allein, ohne Begleitung Erwachsener,

AB 2000 N 785 / BO 2000 N 785

täglich ihren Schulweg gehen, dabei einen wichtigen Erfahrungsraum erleben, der für ihre Entwicklung wesentlich und positiv ist. Kinder, die sich in ihrem Wohn- und Schulumfeld nicht selbstständig frei bewegen können, sind von Begegnungen und letztlich von einem Erlebnisraum ausgeschlossen, was sich in ihrem Verhalten im Vergleich mit anderen Kindern, denen ein Freiraum bleibt, signifikant nachweisen lässt.

Für die grüne Fraktion bitte ich Sie, die Volksinitiative "Strassen für alle" zu unterstützen und dem Anliegen "Tempo 30 innerorts" im Hinblick auf eine erhöhte Verkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zum Durchbruch zu verhelfen.

Kurrus Paul (R, BL): Ich habe hier ein Papier des Verkehrs-Clubs der Schweiz vor mir, auf dem "Strassen für alle" steht. Auf einem Bild dieser Dokumentation sind Kinder zu sehen, die mit ihren kleinen Autos auf der Strasse spielen. Sind Sie der Ansicht, dass Kinder nach Annahme der Initiative wieder auf der Strasse spielen können und sollen? Wenn nein: Würden Sie ein solches Bild nicht als Etikettenschwindel bezeichnen?

Genner Ruth (G, ZH): Herr Kurrus, ich denke nicht, dass der Strassenraum generell zu einem Spielraum werden kann, weil wir einen Verkehrsfluss und verschiedenste Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer haben. Dass aber neben der Strasse – am Strassenrand oder auf Plätzen – gespielt werden kann, ist eine Tatsache. Es kann dann eben auch vorkommen, dass Kinder in den Strassenraum laufen, und dann wäre eben bei Tempo 30 die Gefahr, dass etwas passiert, viel kleiner. Ich bin für diese Grafik nicht zuständig.

Schenk Simon (V, BE): Angriffe auf die Verteuerung und die Verlangsamung der individuellen Mobilität sind nichts Neues. Schon vor etwa 500 Jahren wurde in Paris das Fahren im Trab und Galopp bei Prügelstrafe verboten. Weil jedoch das Gesetz nicht sehr wirkungsvoll war, mussten die Vorschriften einige Jahre später ausgeweitet werden. Von da an mussten die Pferde sogar von Hand geführt werden. Sowohl Temposünder als auch Verkehrsbremsen sind also keine Erfindung unserer Zeit. Mit der Volksinitiative zur Einführung von Tempo 30 innerorts, auch auf Hauptstrassen, versuchen der VCS und die übrigen Befürworter der Initiative, das Rad der Zeit zurückzudrehen.

Die SVP-Fraktion lehnt dieses Ansinnen geschlossen, ohne Gegenstimme und ohne Enthaltungen, ab. Ich bitte Sie, der Initiative eine deutliche Abfuhr zu erteilen.

Wir dürfen es auch nicht zulassen, dass unter dem Druck der Initiative möglichst viele neue Tempo-30-Zonen bewilligt werden, so dass dann Tempo 30 generell de facto eingeführt ist.

Die Argumente der Befürworter tönen zwar fast alle auf den ersten Blick gut und versprechen so etwas wie eine heile Welt. Beim genaueren Hinschauen werden jedoch viele dieser Argumente zu trojanischen Pferden. Für mich ist eine verrückte Idee trotz eines professoralen Gutachtens immer noch verrückt. Denn bekanntlich findet man heute für jede verrückte Idee irgendwo einen Spezialisten, der die verrückte Idee mit einer Statistik, einem Mitbericht oder einem Gutachten unterstützt. Was jedoch häufig verloren geht, ist der gesunde Menschenverstand.

Die Versprechungen, dass im Falle einer Annahme der Initiative auf einem Teil der Hauptstrassen Ausnahmeregelungen mit Tempo 50 eingeführt werden könnten, betrachte ich als hinterlistiges Täuschungsmanöver. Einerseits schwanken die Prozentzahlen der infrage kommenden Strassen je nach Zuhörerschaft zwischen 15 und 50 Prozent, und andererseits lässt sich die versprochene Autonomie der Gemeinden und Kantone nur schwer mit dem Initiativtext in Einklang bringen. Weiter darf nicht vergessen werden, dass eine solche Ausnahmeregelung beim heutigen Beschwerderecht viele Hürden zu überspringen hätte und deshalb bis ins Unendliche hinausgezögert werden könnte.

Das Einbinden der Hauptstrassen in die Tempo-30-Zonen wäre insbesondere für ländliche Regionen verheerend. Ich versuche, Ihnen stellvertretend für viele andere ländliche Regionen meine engere Heimat, das Emmental, etwas näher darzustellen.

Bei uns führen die Hauptstrassen mehrheitlich wie ein Lebensnerv durch die Dörfer. Umfahrungsstrassen bilden die grosse Ausnahme. Eine generelle Temporeduktion auf 30 km/h wäre für viele Bewohner eine grosse Benachteiligung gegenüber Personen, die in der Nähe von Hauptverkehrsachsen und Agglomerationen wohnen.



Wer etwa glaubt, bei uns im Emmental wohnten nur Exoten, Hinterwäldler, Ewiggestrige oder Aussteiger, die mehrheitlich mit Handkarren unterwegs wären, der täuscht sich gewaltig. Auch bei uns ist die Zeit nicht stehen geblieben. Es gibt nun einmal in ländlichen Regionen viele Leute, die zur Ausübung ihrer beruflichen Tätigkeit, aber auch zum Erfüllen der alltäglichen Pflichten und Aufgaben auf den Individualverkehr angewiesen sind, und zwar in einem viel ausgeprägteren Mass als in Städten und Agglomerationen. Es ist schlichtweg nicht möglich und nicht finanzierbar, das Netz des öffentlichen Verkehrs dort gleich auszubauen wie in städtischen Regionen.

Stellen Sie sich einmal eine Fahrt durchs Emmental oder durchs Entlebuch zwischen Bern und Luzern vor, wenn innerorts jeweils nur mit 30 Stundenkilometern gefahren werden könnte! Der Verschleiss von Zeit, Energie und Nerven wäre so gross, dass man ruhig von einer Gefährdung der Volkswirtschaft sprechen könnte. Es kann sein, dass dies für jene Fahrer erstrebenswert ist, die gerne noch etwas in der Gegend herumgucken. Diesen Leuten empfehle ich jedoch, das Emmental mit Wanderschuhen und Rucksack zu geniessen. Ich garantiere ihnen, dass sie es nicht bereuen werden. Für Leute, die beruflich, geschäftlich oder zur Erledigung alltäglicher Aufgaben unterwegs sind, wäre hingegen Tempo 30 innerorts eine massive Schikane der übleren Sorte.

Auch die Argumente "Verkehrssicherheit", "weniger Lärm" und "Schadstoffbelastung" sowie die Vergleiche mit dem Ausland sind durch anders lautende Expertenberichte längst widerlegt worden. Aber nach meinen vorherigen Ausführungen zu professoralen Gutachten möchte ich hier nicht im Detail darauf eingehen.

Grosse Probleme gäbe es auch für den öffentlichen Verkehr. Die baulichen Massnahmen, die – so nebenbei gesagt – Kosten von etwa 2 Milliarden Franken zur Folge hätten, wären nicht nur für Feuerwehr, Sanität und Polizei grosse Hindernisse, sie würden auch für den öffentlichen Verkehr zur Schikane. Ausserdem hätte die Temporeduktion zur Folge, dass zur Bewältigung der gleichen Kapazität mehr Fahrzeuge eingesetzt werden müssten, was wiederum eine grössere Umweltbelastung zur Folge hätte.

Sie sehen: Es gibt kaum vernünftige Gründe, die Initiative zu unterstützen. Ich hoffe, dass die unrealistische Initiative mit einem noch deutlicheren Resultat bachab geschickt wird als die Verkehrshalbwertungs-Initiative.

Ich bitte Sie im Namen der geschlossenen SVP-Fraktion, die Kommissionsmehrheit und den Bundesrat zu unterstützen und die Initiative zur Ablehnung zu empfehlen.

Neiryneck Jacques (C, VD): Parmi les sophismes des opposants à l'initiative populaire "Rues pour tous", j'ai relevé cette perle que je viens d'entendre: "Plus vite une auto circule, moins de temps elle passe dans une ville", sous-entendu moins elle court de risques de provoquer un accident. Voilà la thèse de la majorité de la commission.

Si un étudiant me proposait cela, il échouerait bien entendu à son examen. Je souhaite remettre les pendules à l'heure et souligner un détail technique important qui n'a pas été vraiment mentionné. L'énergie d'un véhicule en mouvement est proportionnelle non pas à la vitesse, mais au carré de la vitesse. Cela veut dire qu'un véhicule à 30 km/h déploie une énergie qui vaut seulement 36 pour cent de ce qu'elle est à 50 km/h. Cela signifie que s'il faut 10 mètres pour s'arrêter

AB 2000 N 786 / BO 2000 N 786

dans un cas, 3,6 mètres suffisent dans l'autre. Il y aura donc mécaniquement beaucoup moins d'accidents. Comme l'énergie du choc est elle aussi diminuée des deux tiers, s'il reste des accidents, ils seront moins graves. Il en est de même, dans la même proportion, pour le bruit et la pollution.

Il n'est donc pas exact, comme cela a été dit en commission dans la bouche du conseiller fédéral, d'avancer l'argument absurde selon lequel pour obtenir zéro accident, il faudrait empêcher les véhicules de circuler. Il est impossible de tuer quelqu'un en circulant à trottinette ou en vélo. En tombant de 50 à 30 km/h, on se rapprochera beaucoup plus qu'on ne l'imagine de l'objectif zéro mort.

Pour l'instant, chaque année, 200 personnes sont tuées dans les villes, dont 40 enfants. Personne ne défend la thèse absurde selon laquelle l'initiative ne réduirait pas le nombre de morts. Mais on a laissé entendre que le bénéfice serait restreint. J'ai démontré que l'effet de l'initiative serait beaucoup plus important qu'on ne le croit.

Nous allons donc voter non pas sur une limitation de vitesse, mais sur une réduction du nombre de morts. Notre Conseil va décider d'un certain contingent de morts acceptables – 100, 150, 200 –, sans même parler des blessés.

Si vous n'avez pas le courage de soutenir cette initiative, je vous conjure au moins de ne pas vous y opposer et de vous abstenir. Voter contre l'initiative, c'est voter pour la mort – celle des autres. Epargner la vie d'un seul enfant vaut la peine que tout le monde accepte de faire un tout petit effort.



Polla Barbara (L, GE): Monsieur Neiryck, pourriez-vous m'expliquer comment l'abstention est un vote pour la vie?

Neiryck Jacques (C, VD): L'abstention est un vote pour la vie parce que cela évite au moins de paraître s'opposer à une initiative que je juge tout à fait favorable.

Polla Barbara (L, GE): Ah, paraître?

Neiryck Jacques (C, VD): Au moins. Mais, si possible, soutenez l'initiative, bien entendu.

Maury Pasquier Liliane (S, GE): Tout au long de son histoire et particulièrement ce dernier siècle, l'humanité a fait des inventions tout à fait exceptionnelles, parmi lesquelles les découvertes médicales tiennent bien évidemment le haut du pavé, elles qui ont considérablement contribué à l'augmentation de l'espérance de vie. Parmi les inventions techniques, on peut très certainement classer l'automobile, qui a ouvert l'horizon et accru la mobilité de bien des personnes. Toutefois, toute médaille ayant son revers, l'automobile, et surtout sa croissance tant en nombre qu'en rapidité et en puissance, a produit les effets négatifs que nous ne connaissons que trop bien: les trop nombreux accidents et leur lot de morts et de blessés, la pollution atmosphérique et sonore et son cortège de maladies plus ou moins invalidantes, ou encore la glotonnerie en territoire de l'automobile pour son usage aussi bien immobile que mobile.

Mais il ne faudrait pas jeter le bébé avec l'eau du bain, ce n'est pas la voiture en tant que telle qui pose problème, mais bien son utilisation abusive. L'initiative populaire "Rues pour tous" nous permet justement de choisir, si nous voulons accorder la priorité à la sécurité et à la qualité de la vie, ou si nous préférons lâcher la bride aux fougueux chevaux qu'abritent nos moteurs, ou bien sont-ce des tigres? Je ne me souviens plus très bien avec toute cette ménagerie! Il ne s'agit pas d'interdire les déplacements automobiles, ni même de les compliquer tellement qu'ils en deviendraient impossibles. Il n'est pas question non plus de limiter l'accès des routes à certaines catégories d'utilisateurs. Il s'agit simplement, si j'ose dire, car c'est certainement là le plus difficile, de changer de comportement.

Comme le dit le Conseil fédéral au chiffre 4.1 de son message: "Les études menées en Suisse et à l'étranger montrent que, couplées à d'autres facteurs, les limitations générales de vitesse diminuent sensiblement le nombre d'accidents. D'une part, elles réduisent les écarts entre les vitesses et engendrent une homogénéisation du flux du trafic; de l'autre, elles abaissent le niveau de la vitesse, raccourcissant aussi les distances de freinage et les vitesses de collision. Ainsi, dans des conditions moyennes, la distance de freinage diminue de moitié entre 50 km/h et 30 km/h, tandis que la gravité des dommages causés tant aux personnes qu'aux objets baisse considérablement. Selon des études, un piéton, renversé à 50 km/h, a 85 pour cent de risque de décéder, ce risque tombant à 10 pour cent s'il est renversé par un véhicule roulant à 30 km/h." Ce dernier élément devrait être pour nous le plus décisif.

Bien que les accidents de la circulation causent ces dernières années moins de morts et de blessés, ce dont nous nous réjouissons tous, j'en suis sûre, bien que nombre de ces accidents interviennent hors des localités, nous ne pouvons pas accepter de rester inactifs pour ceux qui interviennent à l'intérieur des localités. Nous devons refuser de considérer ces morts et ces blessés comme inéluctables. Il n'y a pas de seuil incompressible. Les personnes victimes d'accidents ne sont pas des chiffres sur une statistique. Les piétons, les cyclistes, les enfants et les personnes âgées sont les plus fragiles des usagers de la route. Ils ont droit à plus de mesures de protection. Toute mort est une mort de trop. Tout blessé est un blessé de trop. Refuser l'initiative sous prétexte que les automobilistes ne respecteront pas la limite du 30 km/h, c'est non seulement baisser les bras, mais juger a priori que les automobilistes n'ont ni tête pour réfléchir, ni cœur pour se soucier des autres.

Ni le Conseil fédéral, ni la commission n'ont jugé utile d'opposer un contre-projet à l'initiative pour tenter de corriger ces défauts. Mais parce qu'elle laisse une marge de manoeuvre évidente dans la détermination des exceptions à la règle, parce qu'elle permet d'amorcer ce nécessaire changement de mentalité, pour une meilleure qualité de vie dans les localités, là où vivent les gens, je soutiendrai sans arrière-pensée l'initiative populaire "Rues pour tous" et vous invite à faire de même.

Non, aller de l'avant, ce n'est pas rouler toujours plus et toujours plus vite. Le progrès consiste bien plutôt à garantir à toutes et tous de bonnes conditions de vie, sans oublier qu'avant d'être un automobiliste, tout individu naît bipède, devient piéton et le restera, pour peu qu'on veuille bien lui prêter vie.

Triponez Pierre (R, BE): Tempolimiten auf Strassen innerorts haben eine lange Tradition und sind ein uner-schöpfliches Thema für besorgte und fürsorgliche Mitmenschen, denen das Wohl aller Strassenbenützer am Herzen liegt. Bereits im Jahre 1487 untersagte die Obrigkeit der Stadt Paris das Reiten und Kutschenfahren im



Trab oder Galopp bei strenger Prügelstrafe, und da selbst Rutenschläge nicht die gewünschten Erfolge brachten, mussten die Pferde in Paris ab dem Jahre 1540 von Hand geführt werden. Jahrhunderte später, in der Zeit der Anfänge des Automobils, wurde an verschiedenen Orten verlangt, dass dem Automobil jemand zu Fuss voranging. Derart rigorose Massnahmen werden zwar mit der Initiative "Strassen für alle" nicht verlangt. Trotzdem ist dieses Volksbegehren ein erneuter rückwärtsgerichteter Versuch von notorisch fundamentalistischen Mobilitätsgegnern, die uns abwechslungsweise das halbe Auto wegnehmen oder uns zum sonntäglichen Velo- und Trottinettfahren verknurren wollen.

Das Initiativrecht der Bürgerinnen und Bürger ist zwar ein wichtiges demokratisches Recht. Es kann aber auch überstrapaziert werden, wenn mittels irreführender Schönfärbereien und unhaltbarer Argumentation hemmungslos realitätsfremde und unvernünftige Vorschläge im Serienfeuer abgeschossen werden – in der leisen Hoffnung, dass irgendwann mal doch ein Schuss treffen könnte.

Nach der erst vor wenigen Wochen vom Volk vernichtend klar verworfenen Verkehrshalbierungs-Initiative steht uns also diesmal eine Schneckentempo-Initiative ins Haus,

AB 2000 N 787 / BO 2000 N 787

welche innerorts generell Tempo 30 einführen will. Kein einziges Argument für diese Initiative ist stichhaltig. Tempo 30 innerorts würde weder weniger Strassenlärm noch bessere Luft bringen. Im Gegenteil, wenn nicht nur Autos, sondern auch Busse und Strassenbahnen zum Kriechen gezwungen würden, müssten vermutlich zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden. Das Verkehrschaos innerorts wäre vorprogrammiert und damit wohl auch eine Erhöhung der Unfallgefahr.

Im Übrigen sind sich Verkehrsfachleute einig, dass es vermutlich einfacher wäre, einem Berner Sennenhund das Jodeln beizubringen, als Autofahrer auf gut ausgebauten Innerortsstrassen ohne aufwändige bauliche Schikanen generell auf Tempo 30 abzubremesen.

Das Volksbegehren "Strassen für alle" ist eine Zwängerei, die ein wuchtiges Nein des Parlamentes verdient.

Gonseth Ruth (G, BL): Herr Triponez, Sie haben gesagt, das sei wieder eine Initiative von rückwärtsgerichteten Fundamentalisten und Fundamentalistinnen. Sind denn für Sie die 600 Verkehrstoten jährlich tolerierbar, oder was schlagen Sie eigentlich vor? Sie haben überhaupt keine positiven Massnahmen genannt, wie man diesen Skandal von so vielen Toten verringern könnte.

Triponez Pierre (R, BE): Ich habe klar gesagt, dass in meinen Augen durch diese Initiative die Gefahr von Unfällen noch erhöht würde, weil nämlich das Verkehrschaos zunehmen würde. Die Toten und die Verletzten sind Ihnen und mir sehr wichtig. Wir haben schon viel über die starke Reduktion der Zahl der Unfallopfer in der letzten Zeit gehört. Ich denke, dass gezielte Massnahmen am richtigen Ort und mit vernünftigen Mitteln die Unfallgefahr vermindern würden. Generell Tempo 30 innerorts ist sicher nicht das richtige Mittel dazu.

Marty Kälin Barbara (S, ZH): "Es ist nach in- und ausländischen Untersuchungen erwiesen, dass allgemeine Tempolimiten im Verbund mit anderen Faktoren das Unfallgeschehen günstig beeinflussen können. Insbesondere vermindern sie einerseits die Geschwindigkeitsdifferenzen und bewirken dadurch eine Homogenisierung des Verkehrsablaufs; andererseits senken sie das Geschwindigkeitsniveau und verkleinern dadurch die Anhaltstrecken und die Kollisionsgeschwindigkeiten. Allein der Anhalteweg bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h gegenüber 50 km/h verringert sich bei mittleren Verhältnissen um rund die Hälfte, und bei einem Unfall nimmt die Schwere der Personen- und Sachschäden erheblich ab. Studien zeigen, dass die Wahrscheinlichkeit eines tödlichen Unfalls für einen Fussgänger bei einer Kollisionsgeschwindigkeit von 30 km/h gegenüber einer solchen von 50 km/h von 85 Prozent auf 10 Prozent sinkt." Diese klugen Sätze stammen nicht von mir, sie sind wörtlich aus der Botschaft des Bundesrates zitiert (S. 2902f.).

Dennoch schafft der Bundesrat die Quadratur des Kreises und lehnt die Initiative ab, obwohl sie eine Selbstverständlichkeit fordert, nämlich "Strassen für alle". Es geht um eine Umkehrung der Werte. Heute glauben wir, alles dem Durchgangsverkehr unterordnen zu müssen. Wir haben in der Vergangenheit auch die Innerortsstrassen so grosszügig ausgebaut, dass es tatsächlich schwer fällt, die vorgeschriebene Geschwindigkeit einzuhalten. Wir haben entsprechende Normen erlassen, wir haben ganze, fast unüberwindliche Schneisen durch die Dörfer geschlagen. Wir haben auch innerorts die Verkehrsträger entflochten und Trottoirs und Radwege möglichst noch mit einem zwei Meter breiten Grünstreifen von der Fahrbahn abgetrennt, alles in der an sich guten Absicht, die Strassen sicherer zu machen.

Aber damit haben wir Lebensräume in den Ortschaften zerstört, und die scheinbare Sicherheit mit ihren gewaltigen Strassenräumen hat die Strassen innerorts nur schneller und damit auch gefährlicher gemacht, gefährlicher für die Schwächsten von allen, für die Kinder. 1998 haben 42 von ihnen diese vermeintliche Sicherheit



mit dem Leben bezahlt. Über 2400 Kinder unter 15 Jahren wurden verletzt.

Die Initiative "Strassen für alle" will das ändern; die Initiative "Strassen für alle" wird das ändern. In Zukunft sollen die Dörfer nicht mehr zu blossen Strassenrändern degradiert werden; in Zukunft gehören die Strassen innerorts in erster Linie wieder den Menschen, die dort leben, einkaufen, zur Schule und zur Post gehen, die zu Fuss oder mit dem Velo, mit den Inlineskates oder dem Trottinett unterwegs sind.

Daneben hat es weiterhin Durchgangsverkehr, aber er ist nicht mehr das Mass aller Dinge, dem sich alles andere zu fügen hat, und er ist etwas langsamer und menschlicher.

Es gibt aber sicher nicht mehr Verkehr, wie Ihnen das Herr Vaudroz heute Morgen dargelegt hat. Der Verkehr wird nur verstetigt und verlangsamt, aber sicher nicht verstärkt.

In Zukunft gilt das Miteinander aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer und nicht mehr das Gegeneinander der Starken gegen die Schwachen. Möglicherweise muss man dem auch mit baulichen Massnahmen Nachachtung verschaffen, wenn Erscheinungsbild und Ausbaugrad nicht der geforderten Geschwindigkeit entsprechen, wie es so schön in der Botschaft des Bundesrates heisst. Allerdings ist das Baugewerbe vermutlich durchaus bereit, den Rückbau der seinerzeit geschaffenen Strassenschluchten zu übernehmen.

Ich bitte Sie deshalb, die Volksinitiative "Strassen für alle" zur Annahme zu empfehlen.

Gonseth Ruth (G, BL): Die Volksinitiative "Strassen für alle" verlangt von der motorisierten Bevölkerung das Opfer von täglich wenigen Sekunden oder Minuten zugunsten der schwächeren Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen und zugunsten der Wohnqualität in den Quartierstrassen. Ist das zuviel verlangt? Ich meine: ganz sicher nicht. Mit einem Ja zur Initiative geben wir das Signal für eine neue Verkehrskultur – das wurde heute schon ein paar Mal gesagt – und für mehr Rücksicht zugunsten aller Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen. Wir schaffen die Voraussetzungen für wohnlichere Siedlungen; wir schützen damit vor allem das Leben von Kindern und von älteren Menschen und wir verhindern das Leid unzähliger Unfallopfer, Invalider und ihrer Familien. Wir reduzieren damit den gesundheitsschädigenden Lärm, die nach wie vor zu hoher Konzentration von Luftschadstoffen, und wir reduzieren erst noch die ungeheuren Folgekosten für unsere Versicherungen.

Die Zahl von heute jährlich fast 600 Verkehrstoten durch den motorisierten Strassenverkehr – 220 davon innerorts – ist und bleibt ein Skandal. Diese Zahlen müssen reduziert werden. Wir können sie mit Massnahmen, wie sie in der Initiative vorgeschlagen werden, massiv reduzieren.

Bisherige Massnahmen zur Reduktion der Zahl der Verkehrstopfer haben immer gegriffen, wenn sie konsequent eingeführt wurden, unterstützt von der Motivation der Bevölkerung und von entsprechenden Begleitmassnahmen. Das ist der Grund – das an die Adresse der Herren Schenk und Triponez –, dass die Zahl der Verkehrstopfer in den letzten zehn Jahren abnahm. So hat man beispielsweise bei der Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Hauptstrassen ausserorts, innerorts und auf Autobahnen, aber auch bei der Einführung des Gurtenobligatoriums oder der Helmtragepflicht jedes Mal einen deutlichen Knick nach unten bei der Zahl der Verkehrsverletzten und Toten registriert.

Auch diese Massnahmen wurden alle erst nach sehr langem Zögern und nach heftigem Widerstand der "Auto-Turbos" eingeführt. Obwohl es etwa zehn Jahre her ist, erinnere ich mich noch ganz gut an den heftigen Abstimmungskampf um die so genannte Böhi-Initiative für Tempo 100/130. Damals war die Autolobby an vorderster Front dabei, auch der heutige Fraktionspräsident der SVP; der ACS und der TCS traten mit habnübchenen Argumenten für die Initiative ein. Doch die Bevölkerung hat dieser Initiative eine deutlich Abfuhr erteilt.

Herr Bundesrat: Sie geben ja selber zu, dass die Initiative sehr positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und

AB 2000 N 788 / BO 2000 N 788

auch auf Lärm und Luftschadstoffe hätte. Deshalb finde ich die Argumente, die Sie dagegen anführen, wenig überzeugend und zum Teil überhaupt nicht nachvollziehbar. Die Kosten für bauliche Massnahmen beispielsweise wären zwar am Anfang sehr hoch. Aber diese Kosten würden innert wenigen Jahren wieder eingespart, dank der Abnahme der Kosten bei den Renten, bei der Arbeitsunfähigkeit, bei den Unfallfolgen, bei der Rehabilitation und bei der Lärmreduktion. Zudem denke ich, dass man bei den Kosten auch nicht so knausrig und sparsam sein darf, wenn es darum geht, Menschenleben zu schützen.

Es darf auch kein Tabu mehr sein, mehr Rücksicht und Disziplin von der motorisierten Verkehrsteilnehmern zu verlangen. Ich bin enttäuscht, dass der Bundesrat da quasi klein beigibt und sich scheut, zugunsten einer Verminderung der Zahl der Verkehrstoten von der Bevölkerung auch etwas zu verlangen. Heute gibt man für sehr viele Dinge wahnsinnig viele Werbemillionen aus. Ich glaube, es wäre mit einer guten Kampagne sehr



gut möglich, die Bevölkerung für mehr Wohnqualität zu motivieren.

Ich bin sehr überzeugt von der Notwendigkeit dieser Initiative. Ich bin selbst Mitglied des Initiativkomitees und möchte Sie deshalb bitten, diese Initiative zur Annahme zu empfehlen.

Hegetschweiler Rolf (R, ZH): Das Ziel der Initianten, mittels Geschwindigkeitsbeschränkungen innerorts die Verkehrssicherheit zu erhöhen, die Umweltbelastung zu verringern und die Wohnqualität zu verbessern, ist zwar begrüssenswert, aber die vorgeschlagenen Massnahmen sind zu extrem und zum Teil ungeeignet. Insbesondere würden sie von den Verkehrsteilnehmern nicht akzeptiert.

Ich nenne folgende Argumente:

1. Negative Erfahrungen mit Tempo 30 generell liegen bereits vor.
2. Das Vorgehen, mit dem das angestrebte Ziel erreicht werden soll, ist falsch.
3. Kein europäisches Land kennt heute generell Tempo 30 innerorts. Die Schweiz würde – wieder einmal – den Alleingang proben.

Die wenigen Erfahrungen mit Tempo 30 innerorts sind überwiegend negativ. In Graz läuft seit 1992 ein Versuch. Untersuchungen zu Tempo-30-Zonen in Deutschland zeigen, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit – im Falle einer Senkung der Tempolimits von 50 auf 30 km/h – ohne bauliche Massnahmen nur um 1 bis 2 km/h sinkt und mit baulichen Massnahmen auch nur um 4 bis 5 km/h. Positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und die Umwelt bleiben praktisch aus.

Warum ist das vorgeschlagene Vorgehen falsch?

1. Das Ziel kann ohne massive begleitende bauliche Massnahmen – Verengung von Strassen, optische Hindernisse usw. – nicht erreicht werden.
2. 30 km/h generell mit Ausnahmen vorzuschreiben ist ein ineffizientes Verfahren, weil die zuständigen Behörden für die Anordnung von Massnahmen keine Gesetzgebungskompetenz, sondern nur eine Verfügungskompetenz für den Einzelfall haben. Das würde für die Behörden zu einem riesigen Aufwand führen.
3. Weil die Ausnahmen zudem noch begründet sein müssten, ist zu befürchten, dass die Erhöhung der Tempolimits auf Hauptstrassen nicht einfach vorzunehmen wäre. Langwierige Bewilligungsverfahren und Einsprachen wären die Folge.
4. Den Schalmeienklängen von Frau Hollenstein, Frau Genner, Herrn Vollmer und andern traue ich in keiner Weise. Die Ausnahmen würden zudem den "Täfelwald" noch dichter werden lassen, und der ist ja weiss Gott schon dicht genug. Richtiger wäre, wenn schon, gezielt die Tempo-30-Zonen auszuweiten.
5. Die Gleichbehandlung von Hauptstrassen innerorts und siedlungsorientierten Strassen macht keinen Sinn. So genannte verkehrsorientierte Strassen, wie die Hauptstrassen des übergeordneten Strassennetzes, haben eine andere Funktion als so genannte siedlungsorientierte Strassen. Verkehrsorientierte Strassen müssen sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte ermöglichen. Siedlungsorientierte Strassen dienen der Erschliessung von Wohnquartieren.

Die Errungenschaften der bestehenden Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren gingen mit Annahme der Initiative möglicherweise sogar verloren, weil die jetzige Limite von Tempo 30 in Wohnzonen eine gemischte Nutzung von Verkehr, Spiel, Sport und Begegnung zulässt. Bei Tempo 30 generell müsste man wiederum spezielle Wohnzonen einführen, was ja wohl keinen Sinn machen würde.

Weitere Argumente gegen die Initiative: Eine Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs wäre kaum mehr möglich; die Transportkapazität ginge zurück. Bei den volkswirtschaftlichen Kosten werden mindestens zwei Milliarden Franken nur schon für die Umgestaltung des Strassenraumes veranschlagt. Die Zuständigkeit für die Festlegung würde auf zahlreiche Ebenen verteilt, und die Akzeptanz in der Bevölkerung wäre gering. Die Verkehrshalberungs-Initiative hat deutlich genug gezeigt, dass erhebliche Einschränkungen der persönlichen Mobilität nicht mehrheitsfähig sind.

Ich komme zum Fazit: Das grundlegende Anliegen der Initiative – die Erhöhung der Verkehrssicherheit innerorts – ist zwar zu begrüssen. Viel ist bereits gemacht worden, und ich glaube, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Mit dem vorliegenden Initiativtext kann dieses Ziel aber nicht auf zweckmässige Art und Weise erreicht werden. Die Initiative ist zu extrem, zu fundamentalistisch. Letztlich geht es um eine Interessenabwägung zwischen Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnissen. Dieser Zielkonflikt wird mit der Initiative nicht gelöst. Die negativen Begleiterscheinungen der Initiative überwiegen die Vorteile bei weitem.

Aus all diesen Gründen bitte ich Sie, die Initiative zur Ablehnung zu empfehlen.

Ménétreay-Savary Anne-Catherine (G, VD): Il y a quelques années, sur les murs de ma ville, des jeunes avaient écrit "La vie, vite je t'aime toujours!" Ils se moquaient aussi des adultes en disant: "Les gens sont tellement pressés d'aller s'enfermer au bureau qu'ils écraseraient leurs semblables pour y être plus vite!" Cette tendance



n'a fait que s'accroître, selon la logique d'une mobilité toujours plus valorisée, toujours plus frénétique, pas forcément plus rapide, mais souvent plus agressive et plus chaotique. Il y a longtemps que les Verts demandent qu'on sorte de cette logique mortifère du "toujours plus" au profit d'une vie peut-être ralentie, mais d'une vie de meilleure qualité.

Cela ne vaut pas la peine, Madame Polla, de vouloir à tout prix avancer si c'est pour aller droit dans le mur ou dans l'impasse. L'initiative populaire "Rues pour tous" nous aide à franchir ce pas vers une autre culture de la mobilité et des espaces publics: des rues pour se déplacer et des rues aussi pour s'arrêter, pour jouer, pour fêter, pour se rencontrer. C'est un pari difficile, mais pour autant, ce n'est pas un pari stupide ni débile, Monsieur Schenk.

Alors que le nombre de véhicules a augmenté ces trente dernières années de 250 pour cent, le nombre des accidents mortels a beaucoup diminué. Certes, cette évolution est multifactorielle, mais la limitation de la vitesse y tient une bonne place. Cela a déjà été dit ce matin, mais c'est quelque chose qui m'a beaucoup impressionnée, le message du Conseil fédéral le rappelle, un piéton renversé par un véhicule roulant à 50 km/h a 85 pour cent de risque d'en mourir, alors que ce risque tombe à 10 pour cent si le véhicule roule à 30 km/h. Un piéton tué, c'est dramatique en soi, mais songez à la hantise que représente pour chacun de nous l'idée que nous pourrions avoir tué un enfant simplement en roulant trop vite. Personnellement, je suis prête à accepter toutes les limitations de vitesse pour m'éviter ce véritable cauchemar.

Le message du Conseil fédéral reconnaît aussi que la réduction de la vitesse diminue de manière significative le bruit, les émissions polluantes, la consommation de

AB 2000 N 789 / BO 2000 N 789

carburant. Elle a également pour effet la détente et l'amélioration du climat du trafic, ainsi que l'homogénéisation du flux des véhicules. En définitive, il semble même possible de gagner du temps, comme le montre une expérience dans la banlieue de Turin, où la réduction de la vitesse à 30 km/h, le rétrécissement de la chaussée de l'axe principal ainsi que le remplacement des feux par un giratoire ont permis de réduire d'un tiers le temps nécessaire pour traverser cette agglomération de 45 000 habitants.

Que veut-on de plus? Ce qu'on veut de plus, c'est bien sûr que les gens respectent les limitations de vitesse. On fait souvent peur aux gens en leur brandissant cette image menaçante d'un cortège d'escargots traversant les localités. Mais en fait, c'est déjà souvent comme ça! Car on roule sur les grands axes en ville à moins de 30 km/h à cause des embouteillages, à cause des passages pour piétons, à cause des feux, etc. Le paradoxe, c'est qu'on fonce ensuite sur les routes secondaires pour se rattraper! C'est cela qu'il faut corriger.

On en a aussi parlé, la réduction de la vitesse à 30 km/h, selon le message du Conseil fédéral, permettrait d'épargner 200 millions de francs sur le coût des accidents. Justement, cette somme permettrait d'amortir en dix ans les investissements nécessaires pour l'aménagement des chaussées, afin que les limites de vitesse soient respectées.

Je rappelle encore que tous, nous avons des souvenirs de dimanches sans voitures, de dimanches rendus incirculables par la neige, de villes ralenties, d'avenues ouvertes et conviviales. Ce n'est pas cela que l'initiative demande. Elle demande simplement qu'on puisse retrouver le plaisir de routes effectivement pour tous. En acceptant cette initiative, offrons-nous ce cadeau, et offrons-le aux habitantes et aux habitants de ce pays.

Leutenegger Hajo (R, ZG): Diese Volksinitiative ist ein Anliegen mehr aus einer Reihe von Verkehrsbehinderungsaktivitäten, einer Reihe, die schon fast einem Stau gleichkommt.

Die Initiative folgt der Verkehrshalbierungs-Initiative und wird wohl auch das gleiche Schicksal erleiden. Die Initiative verfolgt durchaus achtenswerte und ernst zu nehmende Ziele. Zweifellos ist jeder Verkehrsunfall einer zu viel, ist jedes Verkehrsoffer mehr als beklagenswert. Auch die Reduktion der Immissionen des Strassenverkehrs ist ein breites Anliegen. Eine Temporeduktion generell auf 30 km/h ist aber sicher nicht der einzig mögliche Weg, sondern eher ein ungeeigneter, gerade eben weil generell.

Wir können weiterhin viel tun, um die genannten Ziele zu verfolgen. Nicht nur bei der Ausgestaltung der Strassen, bei der Auftrennung der Verkehrsströme, sondern auch bei der Verkehrsleitung, bei der Fahrzeugausrüstung und bei der Schulung aller Verkehrsteilnehmer. Die bisherigen, zweifellos weiterzuführenden Massnahmen haben auch Wirkung, wie die Unfallstatistiken erfreulicherweise zeigen. Wir haben heute generell 50 km/h, Ausnahmen mit 30 km/h sind, wo nötig, möglich und dort auch weiterhin durchzuführen.

Jetzt will man das Ganze umkehren, wobei nur Hauptstrassen überhaupt noch für Ausnahmen infrage kommen könnten, gut ausgebaute Quartierstrassen somit nicht. Tempo 30 generell ist in der Praxis kaum durchsetzbar, und schon die Umsetzung wird einen riesigen Aufwand bedingen.

Die Initiative ist somit wenig realistisch und ungeeignet. Sie ist zur Ablehnung zu empfehlen. Man will uns



zwingen, generell im ersten Gang herumzufahren, immerhin noch nicht gerade im Rückwärtsgang. Situative Massnahmen sind meines Erachtens besser als generelle, so würde ich z. B. klarere und einfachere Regeln an den Fussgängerstreifen vorziehen. Damit wäre wohl mit weniger Aufwand mehr zu erreichen als mit dieser Initiative, bei der ich Ihnen beantrage, sie zur Ablehnung zu empfehlen.

Pfister Theophil (V, SG): Wenn ich höre, dass Tempo 30 innerorts in die Verfassung geschrieben werden soll, darf ich ohne Zögern annehmen, dass mit dieser Initiative etwas nicht stimmen kann. Was soll ein solcher Fremdkörper in der Verfassung? Kämpfen wir damit nicht gegen uns selbst? Müssen wir uns selbst immer neue Knüppel zwischen die Beine werfen? Oder wollen die Initianten mit dieser Volksinitiative etwas Grundsätzliches erreichen, das sie gar nicht beim richtigen Namen nennen? Es geht doch hier schlichtweg um einen weiteren Schritt in Richtung einer allgemeinen Verkehrsbehinderung. Wenn Tempo 30 in der Verfassung stehen würde, könnte man dort mit der gleichen Logik noch manch anderes, ebenso Unsinniges in der Verfassung platzieren, etwa ein Verbot von Kühen auf der Strasse oder von Kinderlärm im Schwimmbad, oder die Einführung eines Links-Rechts-Verkehrs auf unseren Strassen: Am Morgen wird links gefahren, am Nachmittag rechts. Jetzt im Ernst: Es ist positiv, dass in unserem Land auch über solche Begehren an der Urne abgestimmt werden kann. Es müssen – so denke ich – doch ernst zu nehmende Probleme bestehen, wenn eine Initiative mit der hier geforderten Unterschriftenzahl zustande kommt.

Wo ist hier das Kernproblem? Für mich ist dieses Volksbegehren Ausdruck des verdrängten Unbehagens der Gegner des Individualverkehrs. Sie haben erkannt, dass ihre Verkehrsverhinderungsstrategien, die auch in der deutlich abgelehnten Verkehrshalbierungs-Initiative ihren Ausdruck fanden, nicht zu brauchbaren Lösungen, sondern vielmehr zu einem stetig zunehmenden Verkehrschaos führen. Mehr Lärm, immer mehr Staus, Zeitverluste, Hektik und fehlende Parkplätze sind die Folgen. Die Ausübung von gewerblichen Berufen in manchen Branchen wird zunehmend aufwändiger und schwieriger. Ohne dass wir uns dessen immer voll bewusst waren, haben wir den Werbungen der Schienenlobby zu oft nachgegeben und die Sanierung und den Ausbau unserer Strassen vernachlässigt. Heute wird uns dieser Rückstand zunehmend bewusst, und manche reagieren eben auf sonderbare Weise, bevorzugt mit neuen Verboten. In diesem Sinne zwingt uns diese Initiative, darüber nachzudenken, welche Massnahmen für den Verkehr der Zukunft nun wirklich zum Ziele führen.

Ich bin nicht gegen Verkehrsberuhigungsmassnahmen in Wohnquartieren. Aber wir brauchen sinnvolle Regelungen; wir brauchen vor allem neue Umfahrungen und eine Verkehrsverflüssigung. Wir wollen es noch immer nicht wahrhaben, dass viele Länder und Städte intelligente Verkehrslösungen auch für den Individualverkehr planen und bauen.

Wir sind uns noch zu wenig bewusst, dass der öffentliche Verkehr auch an seine Grenzen stossen kann. Für viele ist diese Initiative auch ein Angriff auf die Bedürfnisse und die Lebensart der Landbevölkerung. Lösen wir die Probleme mit dem Bau der vielen bisher verhinderten Umfahrungsstrassen, mit der Trennung von Verkehrsebenen und mit all den Verbesserungen, die sich durch die Verkehrstechnik ergeben. Die "Tempo-30-Initiative", die natürlich abzulehnen ist, kann zur Lösung unserer Verkehrsmisere absolut nichts beitragen. Es hilft nichts, langsamer fahren zu wollen, wenn es in die falsche Richtung geht.

Ich bitte Sie, diese Initiative zur Ablehnung zu empfehlen.

Chiffelle Pierre (S, VD): Vous faites le reproche aux auteurs de l'initiative de vouloir remplir la constitution de normes qui n'ont rien à y faire en voulant inscrire le 30 km/h dans la constitution. Ne devez-vous pas admettre finalement que c'était exactement ce que faisaient les milieux fanatiques de l'automobile lorsqu'ils avaient déposé l'initiative populaire 100/130, qui a été rejetée par le peuple, et que c'est finalement un moyen que différents milieux ont de s'exprimer, et que vous êtes malvenu pour faire ce reproche aux auteurs, puisque vous avez vous-même utilisé cette méthode?

Pfister Theophil (V, SG): Wenn ich die gleiche Methode auch angewandt habe, dann bestätigen Sie damit eigentlich, dass sie ebenso berechtigt ist.

Gendotti Gabriele (R, TI): Noch einmal sind wir in Verkehrsfragen mit einer Volksinitiative konfrontiert, die sicher ein lobenswertes Ziel anstrebt, die aber Mittel einsetzen will, die

AB 2000 N 790 / BO 2000 N 790

man, wenn nicht gerade als weltfremd, so doch mindestens als unverhältnismässig bezeichnen muss. Die vorgeschlagenen Massnahmen sind nicht dazu geeignet, den angestrebten Erfolg herbeizuführen. Das war leider schon bei der extremen Verkehrshalbierungs-Initiative der Fall, die vor wenigen Wochen von Volk und Ständen haushoch verworfen wurde.





Es ist fast eine Zumutung gegenüber der Erhabenheit der Bundesverfassung, dass man die Höchstgeschwindigkeit innerorts nicht durch ein Gesetz oder eine Verordnung, sondern durch eine sture Verankerung in der "Magna Charta" regeln will. Auch die heutige vernünftige Delegation der Zuständigkeit an die Kantone und Gemeinden, welche die örtliche Situation und die Verkehrsbelastung am besten kennen, zum Erlass von punktuellen Verkehrsmassnahmen und Geschwindigkeitsherabsetzungen würde mit der Initiative zunichte gemacht. Auch bei einer erneuten Übertragung der Kompetenzen an den Bund, wie es in der hängigen Botschaft zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vorgesehen ist, scheint es mir vernünftig, dass die Höchstgeschwindigkeiten, die von einer ganzen Reihe von Umständen und Bedingungen abhängen, in einem einfachen Gesetz geregelt werden, sodass sie ständig an neue Anforderungen angepasst werden können.

Die Verfassung als Grundgesetz soll allgemeine Ziele setzen, Aufträge erteilen, Programme festsetzen und sich nicht mit Einzelheiten oder sogar Kleinigkeiten befassen, die sich im Verlaufe der Jahre verändern und die ständig neue Lösungen oder Anpassungen verlangen.

Ich glaube, wir sind alle mit den Absichten, die der Initiative zugrunde liegen, einverstanden, insofern man einerseits die Verkehrssicherheit erhöhen will und andererseits eine Verminderung der Umweltbelastung anstrebt. Aber ein so hohes Ziel kann nicht mit einer Zwängerei in der Bundesverfassung erreicht werden, ohne die sich ergebenden negativen Folgen zu evaluieren. Dies gilt nicht zuletzt im Hinblick auf die hohen Kosten für die Kantone und Gemeinden. Vor allem darf es auch nicht mit einer generell-abstrakten Grundnorm geschehen, welche die Höchstgeschwindigkeit überall – denn praktisch werden kaum Ausnahmen möglich sein – auf 30 km/h beschränken will. Artikel 32 des Strassenverkehrsgesetzes gibt heute dem Bundesrat die Möglichkeit, die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen zu begrenzen, wobei der allgemeine Grundsatz gilt, wonach die Geschwindigkeit stets den Umständen anzupassen ist, namentlich in Bezug auf Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse.

Die Kantone und auch die Gemeinden haben also schon jetzt die Möglichkeit, die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit für bestimmte Strassenstücke herabzusetzen. Von dieser Möglichkeit ist verständlicherweise häufig Gebrauch gemacht worden. Das muss auch in Zukunft so sein. So wurde in den bewohnten Quartieren und in den siedlungsorientierten Strassen, wo sich aufgrund von einzelnen Bewertungen tatsächlich eine Zonensignalisation aufdrängt, eingeschritten.

Unter den Begriff "innerorts" fallen aber auch Haupt- und Nebenstrassen, die dem Durchgangsverkehr dienen, die für den Zugang zu den Ortschaften geschaffen worden sind, die zum Teil durch kaum bewohnte Vororte führen und die vor allem so geplant und gebaut worden sind, dass es – ausser durch unverhältnismässige Investitionen – kaum möglich ist, zusätzliche bauliche und verkehrstechnische Massnahmen zu treffen.

Nach Artikel 2a Absatz 2 der Signalisationsverordnung ist die Zonensignalisation für Verkehrsanordnungen innerorts ausdrücklich zulässig, wobei der Bereich "innerorts" auf Haupt- und Nebenstrassen beim Signal "Ortsbeginn" beginnt und beim Signal "Ortsende" endet. Die Rechtsprechung des Bundesgerichtes über die Definition – oder besser: die Notion – "innerorts" ist klar und wird konsequent angewendet. Ich halte deshalb die verlangte generelle Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit um 40 Prozent – d. h. von 50 auf 30 km/h, ohne Unterscheidungen und ohne Berücksichtigung der einzelnen Ortssituationen – nicht für notwendig und zum Teil auch für widersprüchlich und unzweckmässig.

Die Gesetze müssen vor allem dann, wenn sie dem Bürger etwas aufzwingen, vom Bürger verstanden und akzeptiert werden. Dann werden sie auch konsequent respektiert. Das wird bei einer allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h z. B. auf breiten, verkehrssicheren und wenig benutzten Strassen nicht der Fall sein.

Ich bitte Sie deshalb, die Initiative "Strassen für alle" zur Ablehnung zu empfehlen.

Freund Jakob (V, AR): Ich bitte Sie, die Volksinitiative "Strassen für alle" dem Volk zur Ablehnung zu empfehlen, denn erstens sind die Anliegen der Initianten kaum umsetzbar, und zweitens ergäben sich bei einer Annahme für die Randregionen erhebliche Nachteile mit grossen Kostenfolgen. Ich beleuchte die Vorlage vor allem aus der Sicht der Gesetzeshüter und der Landregionen.

Zur Umsetzbarkeit: Anlässlich eines Referates in der SiK beklagte sich der Präsident der Konferenz der kantonalen Polizeidirektoren, dass von den ungefähr 1000 Artikeln im Strassenverkehrsgesetz von der Polizei nur deren 500 durchgesetzt werden könnten.

Mit der Annahme der Initiative müssten wir das Strassenverkehrsgesetz um weitere Artikel ergänzen, die nicht durchsetzbar wären. Testen Sie sich selber! Versuchen Sie schon heute, mit Ihrem Auto mit 30 km/h durch ein Dorf zu fahren. Vor allem nachts und bei schwachem Verkehrsaufkommen ist diese Geschwindigkeitslimite beim heutigen Ausbau der Strassen und Anlagen nicht einzusehen und unsinnig.

Wenn nun die vorliegende Volksinitiative angenommen würde und folglich auch der Versuch der Umsetzung



gemacht werden müsste, wäre das nur mit umfangreichen und aufwändigen baulichen Massnahmen wie Strassenverengungen, Schwellen und automatischen Radarfallen möglich. Solche Schikanen können wohl den normalen Personenwagenverkehr beruhigen. Sie werden aber für Landwirtschaftsfahrzeuge, für Sattelschlepper, für Langholzfahrzeuge und auch für Spezialtransporte zum Problem. Daneben stellen solche künstlichen Hindernisse eine zusätzliche Unfallgefahr dar und führen bei der Schneeräumung zu einem erheblichen Mehraufwand und folglich auch zu Mehrkosten.

Eine nicht zu unterschätzende Kostenfolge hätte die Tempobeschränkung auch für die Gemeinden, weil gezwungenermassen die Ausdehnung der Vorortsbereiche nötig würde. Denn nach der generellen Ausserortsgeschwindigkeit von 80 km/h bräuchte es eine Zwischenhöchstgeschwindigkeit von 50 km/h, damit bei der Ortseinfahrt die Geschwindigkeit auf 30 km/h gesenkt wäre. Damit entstünden nicht nur zusätzliche Signalisationskosten; diese Vorverlegung der Geschwindigkeitsbegrenzungen hätte auch Einfluss auf den Verteilschlüssel zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden bezüglich des Baus, des Unterhalts und der Betriebskosten der Strassen. Mit der Verlängerung der Innerortsstrecken würden die Überholmöglichkeiten auf Ausserortsstrecken vermindert, was u. a. auch zu mehr Aggressivität im Strassenverkehr – welche heute schon in erheblichem Masse vorhanden ist – führen würde.

Zu einem neuen Gefahrenpotenzial würden bei Annahme der Initiative auch die Zweiradfahrer. Denn mit den unumgänglichen baulichen Massnahmen, die für die Umsetzung der Initiative nötig wären, gäbe es schon bei geringem Verkehrsaufkommen bei Tempo 30 innerorts Verkehrsstockungen. Erfahrungsgemäss weichen Velofahrer und Biker in solchen Situationen auf den Fussgängerbereich aus, was die Unfallgefahr in diesem Bereich erheblich vergrössern und der Zielsetzung der Initianten zuwiderlaufen würde.

Ich habe ein gewisses Verständnis für all jene, die für diese Volksinitiative eintreten und in einer Stadt mit einem guten Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln, in der Nähe einer Autobahnausfahrt oder in einem Dorf mit einer Umfahrungsstrasse wohnen. Denken Sie aber auch an die Rand- und Bergregionen, weitab von schnellen Strassen. Ich möchte

AB 2000 N 791 / BO 2000 N 791

dies am Beispiel meines Kantons darlegen. Aufgrund der typischen Streusiedlungen ist der grösste Teil der Bevölkerung auf das Privatauto angewiesen. Bekanntlich hat der Kanton Appenzell keinen Meter Autobahn. Nur eine der zwanzig Gemeinden hat eine Umfahrungsstrasse. Alle Verbindungsstrassen führen also mitten durch die typischen Strassendörfer. Der gesamte Durchgangsverkehr inklusive Landwirtschafts- und Schwerverkehr müsste sich mühsam um die Verkehrsschikanen in den Dörfern winden. Zudem gibt es im Appenzellerland auf kleinstem Raum viele Ortschaften und Weiler, was zu sehr kurzen Ausserortsstrecken führt und den Verkehrsfluss dementsprechend erheblich behindern würde.

Zum Schluss weise ich noch auf eine Rechtskuriosität hin, die mit Tempo 30 generell entstehen kann: Sie alle wissen, dass mit dem Velo 30 km/h mit Leichtigkeit überschritten werden kann. Für diese Vehikel bestehen aber im Strassenverkehrsgesetz keine gesetzlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen. Ausserdem können sie bei Radarmessungen gar nicht erfasst werden. Also könnten Sie mit dem grössten Recht – vermutlich mit Hochgenuss – mit 50 km/h ein Polizeiauto überholen.

Helfen Sie mit, dass in die Bundesverfassung keine Vorschriften aufgenommen werden, die nicht umgesetzt werden können, und empfehlen Sie diese Volksinitiative zur Ablehnung.

Mugny Patrice (G, GE): La question est simple, c'est se presser pour quoi, pour qui et pour où? Le 12 mars dernier, près de 80 pour cent des citoyens suisses qui se sont prononcés ont rejeté l'initiative populaire fédérale visant à réduire de moitié le trafic routier motorisé en dix ans. Lors des débats qui avaient précédé ce scrutin, des intervenants et de simples citoyens avaient laissé apparaître une forte colère. Bientôt, les Suisses devront trancher à propos d'une autre initiative qui est celle dont nous débattons aujourd'hui et qui veut réduire à 30 km/h la vitesse générale autorisée à l'intérieur des localités. Cette proposition sera, elle l'est déjà, certainement taxée d'excessive et balayée. Ce sera logique puisque ces deux textes ont un point commun, ils posent tous deux la question de notre mobilité et des effets que celle-ci induit, des thèmes qui devraient au moins susciter quelques réflexions et ne pas aboutir à la seule réaction de rejet complet.

Car enfin, pourquoi tenons-nous tellement à nous déplacer si vite et si souvent dans des véhicules individuels? Il y a évidemment ponctuellement des raisons à la vitesse. Il est certain qu'il y a des lieux inaccessibles avec des transports en commun ou, cela revient au même, très mal desservis. Mais ces situations n'expliquent pas les files systématiques de voitures dans les zones urbaines, ni ne justifient de maintenir certains niveaux de vitesse. Il est d'ailleurs intéressant de constater que les initiatives qui s'en prennent à nos moyens ou à notre manière de nous déplacer provoquent, comme je l'ai déjà dit, des réactions très agressives. Nombre de gens



se sentent manifestement attaqués dans leur essence, ceci sans jeu de mots, comme s'ils s'identifiaient à leur moyen de locomotion, comme si la seule idée de ralentir les angoissait, comme si prendre du temps les mettait profondément mal à l'aise.

Il est vrai que notre mode de vie est rapide, exige de la rapidité, vilipende presque les activités lentes. Or, le débat, la réflexion, la recherche d'accords et de compromis prennent du temps, beaucoup de temps, par exemple la démocratie est fort lente, et lorsqu'elle veut se mettre au diapason du privé, elle n'en sort souvent ni grandie ni plus efficace.

Pour revenir à notre sujet, à quoi sert-il d'aller plus vite et pour aller où? Au bout du compte, ces réactions impetives contre un ralentissement de notre mobilité ne sont-elles pas simplement le reflet de notre difficulté à oser s'arrêter et attendre?

On sait que la mise en oeuvre de la réduction de la vitesse dans les localités réduirait la pollution; on sait que cela diminuerait le nombre d'accidents graves, voire mortels; et on sait que les enfants en particulier bénéficieraient de cette diminution et qu'il en ressortirait une sécurité accrue. Que perdrait-on en échange? Quelques minutes. Notons en passant qu'il y a des villes, notamment au Danemark, où la majorité des rues a été fermée à la circulation privée, à l'exception évidemment des livraisons, des handicapés, des véhicules utilitaires. Il en a découlé une bien plus grande convivialité, ce qui est souvent le cas lorsque les gens se croisent en ayant le temps de se voir. Notre société va de plus en plus vite, mais on se demande souvent pour quoi, pour qui et pour où.

Teuscher Franziska (G, BE): Welches ist eigentlich unsere primäre Aufgabe als Parlamentarier oder Parlamentarierin? Diese Frage werden Sie sich wohl auch ab und zu stellen. Wir werden dafür gewählt, die Lebensqualität der Bevölkerung zu sichern und zu verbessern und dem Individuum ein möglichst hohes Mass an Sicherheit zu gewährleisten.

Mit der Volksinitiative "Strassen für alle" haben wir die einmalige Chance, einen gewichtigen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität in unseren Dörfern und Städten zu leisten und die Sicherheit für einen Grossteil der Bevölkerung deutlich zu verbessern. In diesem Sinne können wir unseren parlamentarischen Auftrag erfüllen, wenn wir die Volksinitiative "Strassen für alle" unterstützen. Ich fordere Sie auf, diese Chance zu nutzen. Umfragen unter der Bevölkerung der Stadt Bern – das Resultat wird in anderen Städten nicht anders ausfallen – bringen es regelmässig an den Tag: Das grösste Problem stellt der Autoverkehr dar. Wegen den Belastungen durch den Autoverkehr fliehen immer mehr Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner aus der Stadt. Fragen Sie die Landbevölkerung, weshalb sie nicht in der Stadt wohnen will, kommen auch immer wieder dieselben Argumente: weil der Lärm und die Abgaswerte in der Stadt zu gross bzw. zu hoch sind und die Sicherheit nicht gewährleistet ist.

Dass dies effektiv so ist, kann ich mit Bern als Wohnort aus eigener Erfahrung bestätigen. Wie Zehntausende anderer Mütter und Väter kann ich meine Kinder nicht alleine aus dem Garten gehen lassen. Meine Tochter muss jeden Tag in den Kindergarten begleitet werden, da sie eine Hauptstrasse überqueren muss, auf der mit Tempo 50 gefahren wird.

Gemäss heutigem Recht besteht keine Möglichkeit, dort eine Tempo-30-Zone einzuführen, obwohl entlang dieser Strasse zu 80 Prozent reine Wohnnutzung vorherrscht und der Schul- und Kindergartenweg von Dutzenden von Kindern über diese Strasse führt.

Was würden wir verlieren, wenn wir Tempo 30 innerorts einführen würden? Nichts, ausser ein paar ideologischen Scheuklappen, und ich denke, das haben auch die Voten der Gegner dieser Volksinitiative gezeigt. Wenn hier die Verkehrshalberungs-Initiative und die Volksinitiative "Strassen für alle" gleichgesetzt werden, wird die Realität völlig verkannt. Alle bekannten Untersuchungen bestätigen, dass die durchschnittliche Fahrzeit wegen Tempo 30 nur unwesentlich – wenn überhaupt – zunehmen würde. Dafür würden die Luftverschmutzung und der Lärm deutlich abnehmen. Auch wenn keine zusätzlichen baulichen Massnahmen eingeführt würden, würde die durchschnittliche Geschwindigkeit abnehmen.

Es besteht also keine Gefahr, dass – wie Herr Freund gesagt hat – die Randregionen und die Landwirtschaft durch die Volksinitiative "Strassen für alle" gefährdet würden. Eigentlich wissen wir das ja alle. Die heutigen Tempo-30-Zonen in den Quartieren sind eine gute Sache. Die hauptsächliche Gefahr stellen heute die Hauptstrassen dar, auf denen Tempo 30 noch nicht eingeführt werden kann.

Es sind nicht nur Aspekte der Sicherheit, die für Tempo 30 sprechen. Die Einführung von Tempo 30 lässt sich auch mit harten ökonomischen Fakten begründen. Der Bundesrat argumentiert – Herr Hegetschweiler hat dieses Argument aufgenommen –, dass die Einführung von Tempo 30 zu teuer wäre, da sie Folgekosten von rund 2 Milliarden Franken nach sich ziehen würde. Selbst bei diesen Kosten, die aus



AB 2000 N 792 / BO 2000 N 792

meiner Sicht viel zu hoch geschätzt sind, würde diese Investition aber bereits nach zehn Jahren rentieren, denn durch Tempo 30 könnten volkswirtschaftliche Unfallkosten von 200 Millionen Franken pro Jahr gespart werden. Bereits 1993 äusserten zahlreiche prominente Schweizerinnen und Schweizer in einer Zeitschrift: "Wir stehen zu Tempo 30!" Wer schon 1993 diese Weitsicht bewiesen hat, wird auch heute zu Tempo 30 stehen. Hier sehen Sie die Hoffnungsträgerinnen und Hoffnungsträger von 1993: Ruedi Aeschbacher, der sich vorhin ja bereits zur Initiative geäussert hat, ist hier auch abgebildet. Herr Gutzwiller, ich hoffe, dass auch Sie das von Ihnen damals ausgesprochene Votum wieder aufnehmen und der Initiative zustimmen. Ich hoffe und bin überzeugt, dass auch Herr Bundesrat Leuenberger im innersten Kern ein Tempo-30-Befürworter ist, denn auch er hat bereits 1993 gesagt: "Wir stehen zu Tempo 30!"

Chiffelle Pierre (S, VD): Il est assez rare que ce Parlement discute de sujets qui auront des conséquences concrètes pour la vie quotidienne de chaque citoyen. Et pourtant, quand il le fait, que se passe-t-il? La salle est aux quatre cinquièmes vide, dirons-nous. Voilà qui donne une bonne idée des préoccupations qu'ont les politiciens quant aux soucis quotidiens qui sont ceux de leurs concitoyens!

Ce que propose l'initiative populaire "Rues pour tous" concerne la vie quotidienne de chacun parce que cela concerne avant tout les soucis qui sont ceux de tous les jours, des enfants, de leurs parents, des personnes âgées dans les villes. Et pourtant, apparemment, ici tout le monde s'en moque, ou bien en tout cas la majorité a-t-elle déjà décidé que la déesse bagnole étant apparemment ce qu'elle est dans cette société, il est totalement inutile de vouloir se préoccuper de ce genre de problèmes.

Je crois que c'est l'occasion de dire, alors, quel est réellement le but de cette initiative, et ce contrairement aux procès d'intention qui lui ont été faits tout à l'heure par ses nombreux opposants. Elle postule quelque chose de tout simple, qui n'a véritablement rien du tout à voir avec l'initiative "Actif-traffic", que d'aucuns avaient baptisée "Rétrotraffic". Elle postule une mesure pragmatique toute simple: elle veut que l'exception du 30 km/h devienne la règle et que la règle du 50 km/h dans les localités devienne l'exception. Elle a donc pour but certes de diminuer la pollution, certes de diminuer le bruit et les risques en cas d'accidents, mais en rien de réduire le trafic. Il doit être clairement affirmé ici qu'aucun véhicule automobile quelconque ne sera interdit où que ce soit, il lui sera simplement demandé de se déplacer à une vitesse qui est tolérable pour l'ensemble des usagers et finalement, avantageuse pour toute la société. C'est un état d'esprit nouveau qu'il s'agit d'instaurer et auquel aspire un nombre toujours plus grand de citoyens dans nos villes, qui finissent d'ailleurs par être la majorité de nos concitoyens, de telle sorte qu'on ne peut véritablement balayer leurs préoccupations de la sorte. C'est un art de vivre dans la cité, une convivialité à laquelle aspirent de nombreuses personnes dans les villes et aussi dans les petites bourgades.

Il y a lieu ici de battre en brèche un certain nombre de reproches ou d'arguments faciles et répétitifs qu'on entend chaque fois qu'une réduction de la liberté de déplacement des automobiles est en jeu. Ainsi, Mme Polla a, par exemple, fait allusion à la nécessité de penser aux commerçants. J'ai envie de lui dire que finalement on les verra beaucoup mieux, les vitrines des commerçants à 30 km/h que si on fonce à 50 km/h. D'ailleurs, chaque fois que les commerçants se sont opposés à une mesure quelconque, zones piétonnes, etc., l'expérience a démontré, mais à chaque fois, et dans toutes les villes d'Europe et de Suisse, qu'ils s'en mordaient les doigts et que, finalement, leurs affaires tournaient très bien puisque les zones piétonnes, et la convivialité qui y régnait, amenaient plus de chalands dans leur échoppe et faisaient augmenter leur chiffre d'affaires.

Vous poursuivez donc un véritable fantasme dans les milieux des commerçants en prétendant que la présence d'une voiture pratiquement jusque dans le magasin est la condition sine qua non de la marche des affaires.

Tout le monde l'admet, même le Conseil fédéral dans son message, la sécurité est nettement améliorée, notamment pour les enfants, dans les villes où des zones 30 km/h ont été introduites à large échelle. Personne ne peut le contester. Est-ce que quelqu'un ici a le front de dire qu'il ne vaut pas la peine de sauver ne serait-ce que quelques dizaines de vies d'enfants par année en instaurant cette règle dans l'ensemble de notre pays?

Il a aussi été dit dans le cadre de ce débat que, finalement, on ne pouvait pas imposer d'en haut une telle mesure. Dans tous les domaines qui ont trait à la sécurité routière, il est évident que seule l'uniformité des règles peut atteindre le but visé, puisqu'on ne peut pas attendre des usagers qu'ils changent leur comportement en fonction du lieu où ils se trouvent, dès lors que l'on circule dans tout le pays. A l'évidence, on a pu introduire le 50 km/h au lieu du 60 km/h, il y a quelques années, dans les localités, avec les mêmes cris d'orfraie dans les mêmes rangs d'opposants, et aujourd'hui tout le monde se satisfait de cette mesure. Une société doit progresser, et la mesure tendant à faire du 30 km/h la règle au lieu de l'exception ne pourra apporter qu'un mieux-être sans mettre quoi que ce soit en péril.



Je vous invite dès lors à soutenir l'initiative populaire "Rues pour tous".

Tillmanns Pierre (S, VD): 16 848 blessés, 222 morts dans les localités en 1998. Un piéton renversé à 50 km/h a 85 pour cent de risque de décéder; un piéton renversé à 30 km/h a 10 pour cent de risque de décéder. Ces chiffres sont tirés du message du Conseil fédéral, en eux-mêmes ils devraient suffire à faire adopter l'initiative "Rues pour tous". Pour quelles raisons le Conseil fédéral refuse-t-il de soutenir cette initiative? La première est de dire que les automobilistes ne respecteront pas la limitation à 30 km/h, la deuxième que les routes ne sont pas aménagées en fonction de cette vitesse.

Pourquoi dit-on que les automobilistes ne respecteront pas le 30 km/h? On a modifié à plusieurs reprises la vitesse, de 130 à 120 km/h sur les autoroutes, de 80 km/h entre les localités, de 50 km/h dans les localités, et la majorité des automobilistes respectent ces vitesses. Si on fixe la limite à 30 km/h dans les localités, sauf exceptions, la majorité des automobilistes qui respectent la réglementation aujourd'hui respecteront la nouvelle limite.

Quant à l'aménagement des rues, il est vrai que dans notre pays nous n'avons pas la culture du déplacement qu'on voit aux Etats-Unis. Lorsque dans notre pays un automobiliste voit une route large, peu encombrée, apparemment sans obstacles, il se sent forcé d'augmenter la vitesse, de peser sur la pédale des gaz; ça n'est pas nécessaire! Dans les agglomérations, on ne gagne pas de temps en roulant à 50 plutôt qu'à 30 km/h. Si vous suivez une voiture qui roule à 50 km/h, vous la retrouvez au prochain feu rouge, vous avez rattrapé le retard et vous vous retrouvez derrière le véhicule dont le chauffeur a roulé à 50 km/h. Il n'y a donc aucun intérêt économique à ne pas diminuer la vitesse à 30 km/h, malgré ce que dit le Conseil fédéral. Il est important qu'on apprenne aussi, dans notre pays, à avoir la culture du déplacement et à ne pas penser que la voiture, c'est fait pour aller aussi vite que possible ou qu'autorisé, mais qu'on a tout le temps, du moins dans les agglomérations. Je cite le Conseil fédéral qui dit au chiffre 5.1 de son message: "Saluons les objectifs visés par l'initiative, à savoir renforcer la sécurité routière dans les localités et réduire les atteintes à l'environnement, de manière à améliorer la qualité de vie des habitants. Il ne fait aucun doute que des vitesses réduites exercent une influence positive sur le nombre et les caractéristiques des accidents – et si la personne au volant est plus calme et le flux du trafic plus homogène – qu'il en résulte une diminution des émanations de substances nocives, de la consommation de carburant et des nuisances sonores."

Je vous invite à accepter l'initiative.

AB 2000 N 793 / BO 2000 N 793

Föhn Peter (V, SZ): Ich bitte Sie, der Kommissionsmehrheit zu folgen und die Initiative gemäss Bundesrat zur Ablehnung zu empfehlen. Ich kann mich relativ kurz fassen, denn vieles wurde schon gesagt.

Mit der Annahme dieser Initiative würden einmal mehr unsere Rand- und Bergregionen hart getroffen, in denen der öffentliche Verkehr, im Gegensatz zu den Städten und den städtischen Regionen, nicht gewährleistet ist. Es kann nicht verlangt werden – darauf zielt die Initiative unter anderem ab –, dass bei uns in den Rand- und Bergregionen auf den öffentlichen Verkehr umgestiegen wird, denn abends ab 20 oder 21 Uhr ist dort tote Hose.

Es wäre vermessen, auf Durchgangsstrassen innerorts Tempo 30 einzuführen. Nebst den kostspieligen Sofortmassnahmen wie Signalisation und Verkehrsberuhigung hätte das zur Folge, dass mittel- und langfristig teure Umfahrungsprojekte geplant und verwirklicht werden müssten, damit der Verkehr auf diesen Durchgangsstrecken als flüssig taxiert werden könnte.

Es sind, Herr Vollmer, nicht nur Einzelfälle, bei denen eine durchgehende Tempolimiten von 30 km/h Einfluss auf die Reisezeit hätte. In ländlichen Regionen wäre dies mehrheitlich der Fall. Wir alle stehen für eine möglichst optimale Verkehrssicherheit ein, und man hat in den letzten Jahren Gott sei Dank viel dazu beigetragen. Aber eine flächendeckende Tempo-30-Limiten erachte ich als übertrieben. Sie widerspräche auch dem Strassenverkehrsgesetz, dass momentan revidiert wird. Überlassen wir die Zuständigkeit den Kantonen und Gemeinden, welche die örtlichen Verhältnisse kennen und somit meist auch vernünftige Verkehrsregelungen anordnen. Denn gemäss Bundesverfassung können Strassenbeiträge an die Kantone auch zugunsten der Verkehrssicherheit ausgeschüttet werden.

Die Massnahmen zugunsten der Verkehrssicherheit sind immer noch im Fluss; sie werden bei Bedarf eingeleitet und ausgeführt – auch ohne Bundesdiktat.

Demzufolge bitte ich Sie, der Kommissionsmehrheit und dem Bundesrat zu folgen.

Wiederkehr Roland (E, ZH): Ich lege zuerst meine Interessenbindung offen: Ich bin Präsident der Vereinigung



für Familien der Strassenopfer und damit jeden zweiten Tag mit einem tragischen Fall befasst, mit einem tragischen Fall nicht nur auf der Seite des Opfers, sondern auch auf der Seite des Verursachers. Ein kleines Beispiel: Ein 26-Jähriger hat vor drei Tagen eine 74-jährige Frau angefahren, weil er so genannt unaufmerksam war. Konkret hat er nach einer rollenden Tasche auf dem Beifahrersitz geschaut und hat die Frau überfahren. Er ist in der Stadt mit über 50 km/h gefahren. Meine Tochter, die Medizin studiert, kam dazu. Sie konnte diese Frau reanimieren; später ist sie dann aber trotzdem gestorben. Der Autofahrer ist völlig gebrochen; die Frau ist tot. Wäre er mit 30 km/h gefahren, wäre die Frau mit grösster Wahrscheinlichkeit noch am Leben.

Dies alles betrifft also auch die Autofahrer. Wenn ich die Argumente heute höre, muss ich Ihnen allen zuerst einmal danken, denn Sie alle stehen eigentlich meinen Interessen als Präsident der Vereinigung für Familien der Strassenopfer ausserordentlich nahe. Alle sagen: Selbstverständlich wollen wir weniger Tote, weniger Verletzte im Verkehr; das ist eine Bürgerpflicht, das ist ethisch erforderlich. Doch dann kommen die "Aber". Doch welche "Aber" gibt es eigentlich? Wissen Sie, diese ganze Diskussion haben wir schon einmal geführt, als es darum ging, innerorts von 60 auf 50 km/h hinunterzugehen. Da hat der Triponez von damals den Tod des Gewerbes beschworen. Das hat Herr Triponez von heute wenigstens nicht gemacht. Das Gewerbe lebt heute immer noch wunderbar, und es lebt sogar dort, wo Fussgängerzonen eingeführt wurden, noch besser. Gegen die war man auch total; heute sind sie eine Selbstverständlichkeit.

Wir sind uns diesen Kampf eigentlich gewohnt. Wir sind uns gewohnt, dass jedes Mal, wenn eine Neuerung kommt, die vielen viel bringt und einigen wenigen ein Stück weit Zügel anlegt, diese Neuerung zuerst bekämpft wird. Herr Neiryck hat die Kräfte beschworen, die beim Autofahren zum Tragen kommen. Ich möchte Ihnen dazu noch ein kleines Beispiel geben: Nehmen Sie an, jemand fährt mit 60 und jemand mit 50 km/h. Dann stehen beide voll auf die Bremse. Derjenige, der mit 60 fährt, hat dort, wo der andere schon steht, noch 43 km/h auf dem Tacho; es ist kaum zu glauben!

Diese 10 km/h Unterschied – ob man also 50 oder 60 km/h fährt – machen so viel aus.

Jetzt geht es um eine Senkung von 50 auf 30 km/h, und zwar wohlverstanden nicht an den Ausfallachsen. Diese Möglichkeiten bietet diese Initiative, entgegen den Behauptungen von etlichen Rednern, die sagen, die Initiative sei zu eng gefasst. Das ist nicht richtig; diese Möglichkeiten werden geboten.

Alle Unfallmediziner können Ihnen bestätigen, dass 30 km/h gerade jene Geschwindigkeit sind, bei welcher die Menschen bei einem Unfall noch überleben können. Sobald die Geschwindigkeit höher als 30 km/h ist, wächst die Gefahr, dass jemand bei einem Unfall sehr schwer verletzt wird oder dass er sogar stirbt, überproportional. Ich bitte Sie daher im Namen unserer gesamten Fraktion, diese Initiative zur Annahme zu empfehlen.

Fehr Hans-Jürg (S, SH): Die Diskussion heute Morgen ist nach dem altbekannten Schema abgelaufen: Das Ziel sei zwar gut, aber der Weg sei falsch. Wenn man erwartet hätte, dass ein besserer Weg zu diesem Ziel vorgeschlagen würde – persönlich halte ich es nicht einmal für ausgeschlossen, dass es einen besseren Weg gäbe –, dann wäre man enttäuscht worden: Wir haben jetzt ein paar Stunden lang vergeblich auf Vorschläge gewartet. Die Gegner dieser Initiative haben bisher keinen anderen Weg aufgezeigt, und daraus ziehe ich die Schlussfolgerung: Das Motto, das Ziel sei gut, der Weg aber falsch, ist eine Ausrede und bringt gar nicht die wirkliche Meinung zum Ausdruck. Die Begründung dafür ist mir aufgrund vieler Voten klar geworden: Die Rücksichtnahme auf die "automobile" Bevölkerung wird stärker gewichtet als diejenige auf die potenziellen Opfer des Automobilverkehrs. Entsprechend krampfhaft ist denn auch die Suche nach Gegenargumenten. Ich möchte dazu zwei Beispiele aus der Botschaft des Bundesrates erwähnen, dort findet man nämlich diese Tonlage auch schon – es gäbe aber auch viele Beispiele aus der Diskussion von heute Morgen:

1. Wie viele Ausnahmen von Tempo 30 innerorts gäbe es denn eigentlich? In der Botschaft lese ich dazu, die Initiative mache unmissverständlich deutlich, "dass selbst bei einer grosszügig ausgebauten Hauptstrasse kaum je eine Hinaufsetzung auf 50 h/km möglich wäre". Die Präsentation der Initiative in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen durch Herrn Schiesser vom VCS, der auf der Tribüne sitzt, enthielt eine völlig andere Interpretation: Die Initianten gehen nämlich davon aus, dass 70 bis 85 Prozent dieser Hauptstrassen auf Tempo 50 hinaufklassiert werden könnten. Mir scheint, das sei eine enorme Interpretationsdifferenz, und wenn ich dem Bundesrat noch zugestehe, dass er vielleicht die Interpretation der Initianten nicht so genau hat kennen können – die Kommission hätte sie kennen müssen und zu einer anderen Schlussfolgerung kommen können.

2. In der Botschaft ist die Rede davon, dass die zuständigen kantonalen und kommunalen Behörden in Zukunft bei der Klassierung der Strassen innerorts einen geringeren Entscheidungsspielraum hätten. Auch das ist meiner Meinung nach falsch. Wenn man den Text der Initiative liest, sieht man, dass die zuständigen Behörden diese Kompetenz haben sollen. Was zuständige Behörden sind, das steht in Artikel 3 Strassenverkehrsgesetz. Dort steht, dass es die kantonalen und kommunalen Behörden sind. Also kann ich nicht akzeptieren, dass man



der Initiative unterstellt, sie würde den Kantonen und Gemeinden Kompetenzen entziehen. Solche Beispiele gäbe es zu Dutzenden; sie sind heute Morgen hier vorgetragen worden. Die meisten von ihnen sind ebenso wenig glaubwürdig wie die jetzt eben vorgetragenen.

AB 2000 N 794 / BO 2000 N 794

Die Gegenargumentation ist weitgehend fadenscheinig geblieben. Deshalb bitte ich Sie, die Initiative zur Annahme zu empfehlen.

Theiler Georges (R, LU): Im Interesse eines beschleunigten Tempos in diesem Saal und im Interesse von Tempo 50 verzichte ich auf mein Votum.

Stamm Luzi (R, AG): Ich spreche zu zwei Punkten, mache aber zuerst eine Vorbemerkung: Ich teile die Meinung all jener, die gesagt haben, dass es im Grunde genommen unerträglich ist, eine so grosse Anzahl von Opfern in Kauf zu nehmen, ohne dies zum Thema zu machen, ohne wirklich zu rufen: So geht es nicht weiter! Die Opferzahlen sind wirklich bedenklich.

1. Ein Punkt ist ganz erstaunlich: Schauen Sie sich einmal die Statistiken der Reduktion der Zahl der Opfer an, die zwischen 1970 und heute eingetreten ist. Zunächst stellen Sie zu Ihrer Überraschung fest, dass es in dieser Kurve nirgends einen Knick gibt. Es gibt ihn 1973 nicht, als zum ersten Mal die Geschwindigkeitslimiten ausserorts und auf Autobahnen eingeführt wurden, und es gibt ihn auch bei späteren Geschwindigkeitsreduktionen nicht. Die Reduktion war vielmehr stetig.

Vergleichen Sie vor allem auch mit Deutschland, das auf Autobahnen keine Geschwindigkeitslimiten kennt. Da haben Sie zum Glück die praktisch identische Entwicklung wie in der Schweiz. Das bedeutet doch nichts anderes, als dass die Geschwindigkeitslimiten leider nicht einfach die Lösung sind.

2. Ich mache eine etwas provokative Aussage als zweiten Punkt: Im Strassenverkehr tolerieren wir die Gefährlichen und bestrafen die Ungehorsamen. Wenn Sie die Bestrafungspraxis anschauen – ich war als Gerichtspräsident selbst ein Rädchen in diesem Mechanismus –, dann sehen Sie, wie die Bestrafung der Ungehorsamen ständig härter wird; hier wird die Schraube angezogen. Wenn jemand z. B. mit 130 km/h durch den fast zwei Kilometer langen, geraden Bareggtunnel fährt, erhält er nicht nur rund 2000 Franken Busse und einen Fahr- ausweisentzug, er erhält auch eine Gefängnisstrafe. Wenn Sie demgegenüber schauen, wie jene angepackt werden, die einen Verkehrsunfall mit Folgen verursachen, können Sie nur staunen. Wenn Sie die Unfälle anschauen, bei denen jemand z. B. aus einem "Stoppsack" herausgefahren ist und ein Fahrrad übersehen hat, und wenn Sie sehen, wie niedrig die Bussen in solchen Fällen sind, so ist das kaum zu glauben.

Es gäbe tatsächlich ein Mittel, um die Unfallzahlen ganz stark zu reduzieren. Öffnen Sie die Bücher der Versicherungsgesellschaften! Jedermann kann so auf den ersten Blick erkennen, wer immer wieder Unfälle verursacht, wer für die 17 000 Verunfallten, Verletzten oder die 600 Toten pro Jahr verantwortlich ist. Ich stelle fest: Unsere Gesellschaft ist nicht bereit, jene Leute aus dem Verkehr zu nehmen, die innerorts – ich wiederhole – beispielsweise eine Stoppstrasse oder ein Fahrrad übersehen, oder Leute, die innerorts ein Motorrad rammen, weil sie nicht aufmerksam sind. Hingegen sind wir sehr wohl bereit, jene Leute aus dem Verkehr zu nehmen, die mit 130 km/h durch den Bareggtunnel fahren. Wenn Sie die Gerichtspraxis aufrechterhalten, wonach einfach die Gefährlichen weiter toleriert und die Ungehorsamen immer strenger an die Kandare genommen werden, so ist das nicht der richtige Weg; das sollten wir grundsätzlich ändern.

Zusammengefasst: Diese Initiative bringt zu wenig, als dass ich sie befürworten könnte. Man sollte vielmehr eine Änderung in der Gerichtspraxis und ein Umdenken in dem Sinne erreichen, wie ich es angetönt habe.

Binder Max (V, ZH), für die Kommission: Zuerst kurz ein Wort zu Frau Teuscher und ihrer kleinen Demonstration. Es handelt sich nicht etwa um die Unterschriftensammlung zu dieser Initiative, sondern um die Petition für Tempo 30 in Wohnquartieren "Wohnquartier gleich Schonquartier" – und damit eben nicht um Tempo 30 generell flächendeckend innerorts. Das ist eine gewaltige Differenz. Es handelt sich um eine Petition und nicht um eine Volksinitiative zur Änderung der Bundesverfassung. Nur damit die Leute, die hier erwähnt worden sind, im richtigen Lichte dastehen.

Ich hatte während dieser Debatte oftmals, vor allem bei den Befürwortern der Initiative, den Eindruck, Tempo 30 sei in unserem Land heute noch gar nicht möglich. Dem ist nicht so. Sie können heute Tempo 30 in Ihren Dörfern, Städten und Wohnquartieren durchaus einführen, allerdings – das habe ich eingangs schon gesagt – mit sehr hohen Auflagen, wobei der Bundesrat signalisiert hat, dass er diese aufzuweichen gedenkt.

Ich gehe nur auf einzelne, vielfach erwähnte Punkte ein: Es wurden die ausländischen Studien angesprochen, die so positive Zeichen setzen würden. Es geht dabei aber immer und ausschliesslich um örtliche, lokale und nie um flächendeckende Versuche. Es gibt kein Land, das eine flächendeckende Tempobeschränkung auf 30



km/h eingeführt hätte, und schon gar nicht in der Verfassung.

An die Adresse von Frau Hollenstein, Frau Genner, Herrn Aeschbacher, aber auch Herrn Fehr Hans-Jürg: Es ist nicht so, dass die Initiative nur Wohngebiete beschlägt. Es geht um 30 km/h generell und um Abweichungen in begründeten Fällen. Das ist klar und unmissverständlich. Die ausformulierte Initiative kann unseres Erachtens nicht nach Lust und Laune interpretiert werden, wenn es eng wird.

Auch dass davon gesprochen wird, dass nur 15 bis 30, 30 bis 50 oder mehr Prozent der Strassen unter diese Beschränkung fallen würden, zeigt, dass selbst unter den Initianten keine Einigkeit besteht.

Zur Respektierung des Lebens oder zum Akzeptieren der Toten, Herr Aeschbacher: Wir nehmen selbstverständlich die Situation nicht gelassen hin. Es sind denn auch viele Massnahmen im Gang und werden auch weiterhin im Gang sein. Das geht auch an die Adresse von Herrn Hans-Jürg Fehr, der sagte, ihm würde der Hinweis auf neue Wege fehlen, es würden dazu keine Aussagen gemacht. Ich erinnere Sie daran, dass wir die Verkehrserziehung sehr stark "pushen", aber auch die Ausbildung, die gezielte Weiterbildung, Tempo-30-Zonen, die Übersichtlichkeit der Verkehrswege. Dazu kommt die in der Kommission hängige Revision des Strassenverkehrsgesetzes, dann die Selbsthilfe durch Verkehrspatrouillen zur Sicherung der Schulwege, die erleichterten Auflagen bezüglich Tempo-30-Zonen. Zudem soll – das hat der Bundesrat angekündigt – im neuen Finanzausgleich erreicht werden, dass die Kantone die Gelder der Strassenbeiträge auch für die Umgestaltung des öffentlichen Strassenraumes einsetzen.

Ein Wort noch zu Kollege Neirynek: Ihre Aussage – wenn ich Sie richtig verstanden habe –, wer gegen diese Initiative sei, sei für den Tod, erachte ich als Ungeheuerlichkeit und als katastrophale Unterstellung. Ich weise sie deshalb für den Bundesrat, für die Kommissionsmehrheit, aber auch für alle die, die heute nicht für die Initiative eintreten, und auch für alle Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, die sie ablehnen werden, ganz entschieden und in aller Form zurück.

Bezüglich Umwelt, Frau Genner, zeigen Studien, dass es sich im Wesentlichen um ein Nullsummenspiel handelt. Wesentlich sind das Fahrverhalten und die Örtlichkeit. Am einen Ort mag diese Initiative durchaus positive Auswirkungen haben, an einem anderen eher negative. Die Initianten räumen denn auch ein, dass die Aspekte der Umwelt in dieser Initiative nicht als zentrales Ziel anvisiert wurden. Allenfalls würden positive Aspekte gerne hingenommen, negative müssten akzeptiert werden.

Betreffend dem öffentlichen Verkehr ist es sicher richtig, dass dieser in Städten keine Einschränkung erfahren wird. Im Überlandverkehr, in den ländlichen Regionen kann man sich aber solche Auswirkungen durchaus vorstellen.

Zu den Voten der Kollegen Vollmer, Freund und Schenk: Es ist nicht so – Herr Schenk und Herr Freund haben es erwähnt, Herr Vollmer hat das eher negiert –, dass jede Strasse eine Strasse ist, welche man so ohne weiteres

AB 2000 N 795 / BO 2000 N 795

diesen Tempo-30-Zonen unterstellen kann. Viele Strassen in Berg- und Randregionen und in den Dörfern sind gleichzeitig auch Durchgangsstrassen, die vom Verkehr belebt werden. Das sind keine städtischen Verhältnisse, und hier ist ein wesentlicher Unterschied zu machen.

Herr Mugny hat das immer schneller werdende Leben angesprochen. Diesbezüglich gebe ich Ihnen Recht. Ich stelle mir auch oft die Frage, ob die Hektik letztlich das Ziel von uns allen sein soll. Immerhin haben wir aber Investitionen in Milliardenhöhe für den öffentlichen Verkehr beschlossen, um schneller von einem Ort zum anderen zu kommen.

Insgesamt sind hier im Rat gegenüber der Kommission keine wesentlichen neuen Argumente aufgetaucht.

Eines muss ich Ihnen aber klar sagen: Wir befinden heute über den Initiativtext, wie er dasteht, nicht über irgendeine Interpretation, sei sie auch noch so gut gemeint. Auch das Volk stimmt über den Initiativtext ab und über nichts anderes.

Deshalb bitte ich Sie nach wie vor, der Kommissionsmehrheit zu folgen.

Vaudroz René (R, VD), pour la commission: Beaucoup de choses ont été dites, et il ne sert à rien d'allonger le débat. Je souhaite quand même rapidement revenir sur deux ou trois points relevés par les intervenants.

Mme Ménétreay-Savary dit qu'en acceptant l'initiative populaire "Rues pour tous", les rues seront à disposition pour fêter et se rencontrer. Je l'ai déjà dit, même à 30 km/h, un camion de 40 tonnes est dangereux et reste dangereux. Cette manière de voir va plutôt augmenter les blessés et les morts. Il faut encourager les enfants à jouer sur les places de jeu et les adultes à fêter dans les espaces et bâtiments prévus à cet effet.

Monsieur Neirynek, j'ai beaucoup de respect pour votre savoir, mais je ne peux pas accepter vos arguments et la manière. Quand vous dites que ceux qui voteront contre l'initiative voteront pour la mort, j'ai beaucoup de



peine à l'accepter. J'estime que cet argument est à la limite de l'honnêteté intellectuelle.

Les moyens proposés par l'initiative sont inadéquats. Tous les opposants à l'initiative sont d'accord pour une réduction du nombre de morts. Oui à 30 km/h dans les quartiers résidentiels, par contre sur les routes principales qui traversent les villes et villages, il faut prévoir d'autres solutions, par exemple des passages sous ou sur route.

Je vous demande de repousser cette initiative.

Leuenberger Moritz (,): Die Initiative hat zum Ziel, die Zahl der Opfer des Strassenverkehrs zu reduzieren. Wer mit seiner Unterschrift dieses Ziel unterstützt hat, verdient sicher unseren Respekt. Ich sage das, auch wenn ich nicht zu den Unterzeichnern gehöre, wie irrtümlicherweise gesagt worden ist. Der Bundesrat verfolgt dasselbe Ziel; denn es kann nicht angehen, dass wir als Tribut der mobilen Gesellschaft jährlich etwa 600 Tote akzeptieren. Was sind die Mittel, um dieses Ziel zu erreichen?

Ein Mittel ist gewiss, Tempo 30 in den Quartieren einzuführen. Dazu diene die Petition, die einige in diesem Rat, unter anderem auch ich, unterzeichnet haben, die unter dem Slogan "Wohnquartier gleich Schonquartier" lanciert worden war. Der Bundesrat steht hinter diesem Anliegen. Er sieht aber auch, dass Tempobeschränkungen alleine den Erfolg nicht garantieren können. In der Botschaft ist das aufgeführt.

Erfahrungen aus Österreich und der Schweiz zeigen uns, dass das Verhalten der Automobilisten als Realität hingenommen werden muss. Sie nicht hinzunehmen, würde heissen, die potenziellen Opfer in Sicherheit zu wiegen und sie so noch viel mehr zu Opfern zu machen. Das heisst, es genügt nicht, bloss Tempobeschränkungen einzuführen. Die Tempobeschränkungen müssen von flankierenden Massnahmen, insbesondere von baulichen Massnahmen begleitet werden. Für diese baulichen Massnahmen sind die Gemeinden und Kantone zuständig. Der Bundesrat will an dieser Zuständigkeit nichts ändern; denn wenn es die betroffenen Quartiere selbst sind, die sich für die entsprechenden Beschränkungen wehren, kann das Bewusstsein für ein adäquates Fahrverhalten in diesen Quartieren verankert und die Akzeptanz gesteigert werden.

Diese flankierenden Massnahmen kosten Geld. Der Bundesrat ist gewillt, diesem Umstand mit dem neuen Finanzausgleich Rechnung zu tragen. Die Umgestaltung des öffentlichen Strassenraumes mit dem Ziel, Tempo-30-Zonen einzurichten, soll erleichtert und gefördert werden. Bis jetzt war auch das Verfahren für die Bewilligung solcher Tempo-30-Zonen zu kompliziert. Wir gestehen das ein und wollen die Verfahren beschleunigen und vereinfachen. Wir haben das in der Kommission gesagt, und es ist auch in der Botschaft aufgeführt.

Damit kann es aber nicht sein Bewenden haben. Wir haben den Räten eine Vorlage zur Revision des Strassenverkehrsgesetzes unterbreitet. Der Ständerat hat dieser Vorlage im Wesentlichen bereits zugestimmt. Im Moment befindet sie sich in der Kommission Ihres Rates. Ich hoffe sehr, dass die Anliegen des Bundesrates dort nicht verwässert werden. Es geht in erster Linie darum, die Blutalkoholgrenze von heute 0,8 Promille auf 0,5 Promille zu senken.

Es gibt Widerstand dagegen. Aber ich ersuche all jene, die jetzt für die Sicherheit im Strassenverkehr gesprochen haben, auch zu sehen, dass der Alkohol eine der Hauptursachen insbesondere der tödlichen Verkehrsunfälle ist. Es geht auch darum, die Verantwortung insbesondere von Neufahrern zu schärfen, indem ihnen der Ausweis nur auf Probe gegeben wird und sie verpflichtet werden, die Ausbildung während der ersten Zeit, da sie den Fahrausweis schon haben, fortzusetzen. Daran hat Ihre Kommission noch ihre Zweifel, aber ich hoffe schon, dass sie hier dem Bundesrat folgen wird.

Das sind die Mittel, die der Bundesrat anvisiert, um das Ziel, das auch die Volksinitiative anstrebt, zu erreichen. Er empfiehlt Ihnen, wie Sie wissen, diesem Weg zu folgen und die Volksinitiative "Strassen für alle" zur Ablehnung zu empfehlen.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Bundesbeschluss zur Volksinitiative "für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 innerorts mit Ausnahmen (Strassen für alle)"

Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire "pour plus de sécurité à l'intérieur des localités grâce à une vitesse maximale de 30 km/h assortie d'exceptions (Rues pour tous)"

Detailberatung – Examen de détail

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

(Hollenstein, Aeschbacher, Sommaruga, Spielmann)

.... die Initiative anzunehmen.

AB 2000 N 796 / BO 2000 N 796

Art. 2

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Hollenstein, Aeschbacher, Sommaruga, Spielmann)

.... d'accepter l'initiative.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit 95 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit 63 Stimmen

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 00.034/686)

Für Annahme des Entwurfes 95 Stimmen

Dagegen 64 Stimmen



00.034

**Strassen für alle.
Volksinitiative**

**Rues pour tous.
Initiative populaire**

Schlussabstimmung – Vote final

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 21.06.00

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 05.10.00

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 06.10.00 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 06.10.00 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

Bundesbeschluss zur Volksinitiative "für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 innerorts mit Ausnahmen (Strassen für alle)"

Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire "pour plus de sécurité à l'intérieur des localités grâce à une vitesse maximale de 30 km/h assortie d'exceptions (Rues pour tous)"

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 00.034/912)

Für Annahme des Entwurfes 118 Stimmen

Dagegen 68 Stimmen



00.034

**Strassen für alle.
Volksinitiative****Rues pour tous.
Initiative populaire**

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 21.06.00

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 05.10.00

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 06.10.00 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 06.10.00 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

Hess Hans (R, OW), für die Kommission: Die Volksinitiative hat, wie bereits aus ihrem Titel hervorgeht, zum Ziel, in der Schweiz innerorts flächendeckend eine Maximalgeschwindigkeit von 30 Stundenkilometern einzuführen. Ausnahmen von diesem neuen Temporegime sind nach dem Wortlaut der Initiative nur dann zulässig, wenn dies die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden und der Schutz der Anwohnerschaft, namentlich vor Lärm, zulassen.

Die Initianten erhoffen sich durch diese Temporeduktion innerorts vor allem eine erhöhte Verkehrssicherheit. Zudem wird mit der Initiative eine verminderte Umweltbelastung bezüglich Lärm und Schadstoffausstoss sowie, als Folge davon, eine verbesserte Wohnqualität angestrebt.

Der Nationalrat hat dieses Geschäft bereits behandelt; die KVF-NR hat ihrem Rat die Volksinitiative mit 14 zu 3 Stimmen bei 6 Enthaltungen zur Ablehnung empfohlen. Der Nationalrat ist seiner Kommission gefolgt und empfiehlt die Volksinitiative Volk und Ständen mit 95 zu 64 Stimmen zur Ablehnung.

Dass es in der KVF-NR so viele Stimmenthaltungen gegeben hat, kann wohl damit erklärt werden, dass die Initiative grundsätzlich begrüssenswerte Ziele verfolgt, dass aber die vorgesehenen Massnahmen für die Umsetzung dieser Ziele die nationalrätliche Kommission bzw. den Nationalrat schlussendlich nicht zu überzeugen vermochten. Als Hauptargument für die Ablehnung ist im Nationalrat vor allem vorgebracht worden, dass die Initiative grundsätzlich von einer vollständigen und flächendeckenden Einführung von Tempo 30 ausgeht, ohne aber im Einzelfall auf die konkreten Umstände, wie z. B. das Erscheinungsbild oder den Ausbaustandard der Strassen, Rücksicht zu nehmen.

Zudem wurde bemängelt, es sei wegen der starren Regelung nicht mehr möglich, die Bevölkerung in die Entscheide über die Temporeduktion mit einzubeziehen. Es wurde im Weiteren argumentiert, dass nicht allein die Geschwindigkeit für die Verkehrssicherheit ausschlaggebend sein kann, sondern dass auch andere Faktoren eine Rolle spielen. Negativ fallen schliesslich auch die hohen Umsetzungskosten der Initiative ins Gewicht. Diese sind aus heutiger Sicht schwer zu beziffern, doch dürften sie sich je nach Quelle zwischen einer Milliarde Franken, so das Initiativkomitee, und zwei Milliarden Franken, so der Bundesrat in der Botschaft, bewegen. Die grosse Diskrepanz zwischen diesen Beträgen ergibt sich daraus, dass der Bundesrat in seiner Botschaft davon ausgeht, dass die Umsetzung der Initiative nebst den eigentlichen Tempobeschränkungen verschiedene weitere Massnahmen, insbesondere baulicher Natur, voraussetzt.

Unsere Kommission war sich einig, dass die Volksinitiative mit ihrem Hauptziel, weniger Tote und Verletzte im Strassenverkehr zu erreichen, ein zentrales und berechtigtes Anliegen vorbringt. In der Kommission herrschte aber die Meinung vor, dass man dieses Ziel mit anderen, weniger einschneidenden Massnahmen erreichen will. So ist bekanntlich eine Revision des Strassenverkehrsgesetzes im Gange, welche die Strassenverkehrssicherheit durch eine Herabsetzung der Promillegrenze von 0,8 auf 0,5 erhöhen will. Dadurch erhoffen wir uns weitere Verbesserungen bezüglich der Sicherheit auf der Strasse. Diese Vorlage wurde von unserem Rat bekanntlich bereits behandelt und ist jetzt beim Nationalrat.

Die Kommission teilt die Ansicht des Bundesrates, dass die Initiative für sich allein nicht geeignet ist, das angestrebte Ziel zu erreichen. Denn nebst einer Signalisationsänderung müssen diverse weitere flankierende Massnahmen getroffen werden, damit Tempo 30 auch effektiv eingehalten wird.

Diese flankierenden Massnahmen sind aber mit grossen Kosten verbunden, und die Initiative nimmt keine





Rücksicht auf die finanziellen Möglichkeiten der Kantone und Gemeinden. Vor allem die Gemeinden dürften kaum in der Lage sein, die notwendigen Infrastrukturmassnahmen zu finanzieren. Die Initiative sieht zudem ein grundsätzliches Tempo-30-Regime vor, von dem laut Initiativtext Ausnahmen nur unter sehr restriktiven Voraussetzungen zugelassen sind. Dennoch sind Ausnahmen nur dort zulässig, wo die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden und der Schutz der Anwohnenden, namentlich vor Lärm, dies zulässt. Damit wird aber auch deutlich gemacht, dass selbst bei einer grosszügig ausgebauten Hauptstrasse kaum je eine Hinaufsetzung auf Tempo 50 möglich wäre, da eine Tempoerhöhung sich im Allgemeinen negativ auf das Unfallgeschehen und damit auf die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden auswirkt.

Unsere Kommission wie auch der Bundesrat bevorzugen ein anderes Vorgehen, nämlich die gezielte Einführung von Tempo-30-Zonen unter Wahrung der heutigen Zuständigkeitsordnung von Kantonen und Gemeinden. In diesem Sinne unterbreitet die Kommission Ihnen eine Empfehlung, welche dem Bundesrat dazu rät, die berechtigten Anliegen der Initianten zu berücksichtigen. Um zum Zeitpunkt der Volksabstimmung etwas in der Hand zu haben, wird der Bundesrat eingeladen, bis zum 30. Juni 2001 ein Massnahmenpaket in diesem Bereich vorzulegen. Mit diesem Massnahmenpaket soll der Bund unter anderem die Einführung von Tempo-30-Zonen fördern, insbesondere indem die Anforderungen an die baulichen Massnahmen vereinfacht werden, damit die Kosten für die Schaffung solcher Zonen gesenkt werden können. Im Weiteren soll Kantonen und Gemeinden bei der Anordnung von Tempo-30-Zonen ausserhalb von Hauptstrassen ein möglichst grosser Spielraum belassen werden.

Aufgrund dieser Ausführungen beantragt Ihnen die Kommission mit 10 zu 2 Stimmen, die vorliegende Volksinitiative "Strassen für alle" Volk und Ständen ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung zu empfehlen und die Empfehlung 00.3425

AB 2000 S 700 / BO 2000 E 700

der Kommission an den Bundesrat zu überweisen. Der Bundesrat ist denn auch bereit, diese Empfehlung entgegenzunehmen.

Gentil Pierre-Alain (S, JU): Au nom de la minorité de la commission, je vous propose de préavis favorablement cette initiative à l'intention du peuple et des cantons pour les raisons suivantes. Nous ne partageons pas l'opinion exprimée par le Conseil fédéral dans son message et par la majorité de la commission à trois points de vue.

Tout d'abord, nous estimons qu'il y a un paradoxe dans la position du Conseil fédéral qui, d'une part, vante dans son message la culture automobile américaine qui est imprégnée d'une grande modération dans la vitesse et dans les habitudes de circulation et qui, d'autre part, renonce à faire un premier pas pour instaurer ces habitudes dans notre pays. Il y a une espèce de fatalisme dans la position du Conseil fédéral, qui consiste à dire: "Ici, les mentalités ne sont pas les mêmes", sous-entendu "on ne peut pas y changer grand-chose".

Le deuxième élément qui nous semble discutable dans la prise de position du Conseil fédéral consiste à dramatiser et à exagérer la portée qu'aurait cette initiative pour la circulation dans nos localités et à avancer l'idée que toute circulation deviendrait très difficile, voire impossible.

Troisième élément enfin, on met en avant les coûts relativement élevés qu'engendrerait cette initiative, estimés à 2 milliards de francs, mais on ne les met pas en parallèle avec les coûts que provoque la politique actuelle. C'est de ce constat que j'aimerais partir: en 1998, 222 personnes ont été tuées dans les localités, plus de 16 000 – presque 17 000 – blessées. C'est ce constat qui doit guider notre réflexion dans l'appréciation de cette initiative.

Cette initiative a pour elle des éléments incontestables, dont le premier est qu'elle renforcerait la sécurité. Chacun sait, y compris le Conseil fédéral, que les chocs en localité sont moins dangereux à 30 km/h et qu'il s'agirait donc d'une mesure efficace de ce point de vue-là. L'initiative, contrairement à ce qu'indique très lourdement le Conseil fédéral, prévoit des exceptions et la possibilité de ménager une vitesse de 50 km/h lorsque cela est justifié. Il s'agit cependant, et il faut bien le reconnaître, de renverser la philosophie actuelle et, selon l'initiative, d'affirmer que la circulation à 30 km/h constitue la règle et que la circulation à 50 km/h dans les localités est l'exception. C'est ce point de vue que défend l'initiative et c'est ce point de vue essentiel qui nous conduit à soutenir cette initiative.

Il est vrai que certains milieux ont poussé des cris assez aigus en indiquant que cela conduirait à des situations difficiles. Pour mémoire, je vous rappelle que ces mêmes milieux ont poussé des cris tout aussi aigus lorsqu'il a fallu passer de 60 à 50 km/h dans les localités. La mesure est entrée en vigueur et on s'est aperçu que cela convenait fort bien. Il y a donc un changement des habitudes. Et, comme chacun le sait, un changement des habitudes préoccupe toujours les milieux concernés.



Le Conseil national, comme l'a relevé tout à l'heure le rapporteur de la commission, a décidé pour sa part de rejeter l'initiative. Nous ne pouvons pas le suivre dans la mesure où, comme vous le savez, il y a un mouvement général au plan international qui milite en faveur de la baisse de la vitesse de circulation en ville. Il nous semble que cette initiative serait un bon moyen de rejoindre ce mouvement général.

J'aimerais enfin m'adresser en particulier à M. Leuenberger, conseiller fédéral, pour regretter la manière dont ses services ont réglé la question de cette initiative et ont abordé ce dossier. Notre commission a dû insister – et j'aimerais ici remercier les représentants de la majorité de notre commission qui ont soutenu cette démarche – auprès de vos services pour qu'ils condescendent à bien vouloir expliquer avant la votation les réflexions en cours dans votre département à propos des mesures de facilitation de l'introduction de la vitesse de 30 km/h dans les villes. Cette procédure d'introduction est très compliquée et vos services nous ont appris qu'ils étaient en train de réfléchir à une facilitation de l'introduction de ces mesures. Nous leur avons alors indiqué qu'il serait vraiment intéressant qu'ils rendent publiques ces réflexions avant la votation. C'est de nature à faire comprendre aux gens qui ont déposé l'initiative que, même si le Conseil fédéral la refuse, il reconnaît que le problème posé est pertinent et qu'il mérite traitement.

La recommandation de notre commission vient en bonne partie du fait que nous avons ressenti, au sein de l'Office fédéral des routes qui vous représentait à cette occasion, l'idée que rien ne pressait qu'on pouvait balayer cette initiative et, qu'en temps utile, on y répondrait. Le rapporteur, qui vient de s'exprimer, a reconnu que l'initiative, de son point de vue, préconisait de mauvais moyens, mais qu'elle posait un problème juste. Nous estimons qu'une réponse plus rapide et plus adaptée de l'Office fédéral des routes à cette initiative aurait probablement permis de régler les choses de manière plus élégante et politiquement plus correcte que de simplement dire: "Cette initiative sera rejetée, de toute façon elle n'obtiendra pas une majorité."

Si je vous propose, au nom de la minorité, de soutenir cette initiative, c'est avant tout parce qu'elle représente une idée juste et reconnue comme telle et que le principe qui est posé, à savoir que la circulation à 50 km/h dans les localités devient une vitesse de circulation inadaptée, mérite d'être défendu. Et c'est dans ce sens que je vous remercie de bien vouloir suivre la proposition de la minorité. Ayant des illusions assez réduites sur ma capacité de convaincre la majorité, je vous serais reconnaissant, en outre, d'appuyer la recommandation qui permettra, nous l'espérons, de traduire l'idée, le principe, que nous défendons, à défaut de soutenir généralement l'initiative.

Bieri Peter (C, ZG): Wer das Amtliche Bulletin des Nationalrates betreffend diese Initiative liest, stellt fest, dass dort verschiedentlich recht unsanft und zum Teil sozusagen auch mit dem "verbalen Zweihänder" aufeinander losgegangen worden ist. Argumente wurden als absolut falsch taxiert; im Gegenzug wurde versucht, mit dem Gegenargument die Untauglichkeit verkehrstechnischer Massnahmen zu begründen. Mir ist aufgefallen, dass wiederholt die Zahl der Verkehrsoffer verwendet wurde, um sowohl die Notwendigkeit der Geschwindigkeitsbegrenzung innerorts zu untermauern, als auch von der Gegenseite her zu beweisen, dass das Tempo in der Vergangenheit nicht das entscheidende Element für die Reduktion der Verkehrsunfälle gewesen sei. Die Diskussion war, so erhielt ich während des Studiums des Protokolls den Eindruck, wenig ergiebig und kaum sehr konstruktiv, vielmehr untermauerte sie die allseits bekannten und schon lange bezogenen Positionen bei diesen oder ähnlich gelagerten Verkehrsfragen.

Zwar habe ich als betroffener Bewohner eines Dorfzentrums, aber auch als Vater von Schulkindern und als ehemaliger, für die Verkehrssicherheit zuständiger Gemeinderat meiner Gemeinde durchaus Sympathien für die grundsätzlichen Anliegen der Initianten. Doch zeigt die Initiative eben auch Schwächen, die der Bundesrat in seiner Botschaft aufgeführt hat und welche von unserem Kommissionspräsidenten zutreffend dargestellt wurden.

Aufgrund der im Nachgang zur eingereichten Initiative gemachten Äusserungen der Initianten wird die Tempo-30-Vorschrift verschiedentlich von den Initianten relativiert, indem verschiedenste Ausnahmemöglichkeiten in den Initiativtext hineininterpretiert werden.

Die Initiative hat auch zum Inhalt, höhere Geschwindigkeiten zu ermöglichen. Dieser Umstand wurde in der Diskussion in der Kommission verwendet, um etwas Druck von der Initiative wegzunehmen. Damit wird jedoch weder das System durchsichtiger noch hilft es darüber hinweg, dass die Umsetzung der Initiative erhebliche Schwierigkeiten bereiten würde.

Die den Kommissionsmitgliedern zugesandten konkreten Vorschläge für Tempozonen in ihren eigenen Dörfern und

AB 2000 S 701 / BO 2000 E 701

Städten waren, zumindest für meinen Wohnort, sehr fehlerhaft und lieferten damit den Gegenbeweis, dass am





besten die Behörden vor Ort dafür zuständig sind, die entsprechenden Geschwindigkeitsgrenzen festzulegen. Gerade das Beispiel aus meiner Gemeinde zeigt mir, dass Tempolimiten innerorts nicht von einem fernen Schreibtisch aus, sondern situativ und in Kenntnis der genauen Umstände zu bestimmen sind. Als Präsident der Litra möchte ich zudem darauf aufmerksam machen, dass sich auch der öffentliche Verkehr diesen Geschwindigkeitsauflagen zu unterwerfen hätte, was für eine flüssige Abwicklung des öffentlichen Verkehrs wohl wenig zweckmässig wäre. Diese Aussage wurde denn auch von den zuständigen Experten des Bundesamtes für Strassen bestätigt und als klarer Mangel dieser Initiative erkannt.

Auch wenn mir die Initiative als zu einseitig und in der Umsetzung mangelhaft erscheint, sehe ich die gute und absolut gerechtfertigte Zielsetzung. Ich würde mich auch dagegen verwahren, bei gewissen beleidigenden Verunglimpfungen, wie sie von gewissen Kreisen gegen die Initianten erfolgten, mitzumachen. Vielmehr verdienen die Initianten Anerkennung dafür, dass sie auf eine Situation in unserer Gesellschaft aufmerksam machen, die viel menschliches Unglück schafft und von uns sehr oft leichtfertig oder schlichtweg resigniert als Tribut für die Mobilität betrachtet wird. Ich bin deshalb froh, dass es unsere Kommission nicht einfach bei einem schroffen Nein belassen hat, sondern meinem Antrag gefolgt ist, dem Bundesrat eine Empfehlung mitzugeben, die ihn auffordert, nicht den Regelweg "Tempo 30 mit vielen Ausnahmen" zu verfolgen, wie dies die Initiative vorschlägt, sondern den Gemeinden und den Kantonen einen grossen Spielraum zu ermöglichen, um zielstrebig, ohne ungebührlichen Verwaltungszwang und mit vernünftigen Kostenaufwand Tempo-30-Zonen zu errichten. Ich bin dem Bundesrat dankbar, dass er bis zur Volksabstimmung entsprechende Massnahmen beschliessen will, damit wir auch den Tatbeweis vor dem Volk antreten können, dass wir das Anliegen durchaus ernst nehmen, dieses aber nach unserer Überzeugung auf eine bessere Art zu lösen gedenken.

Büttiker Rolf (R, SO): Ich schaue diese Volksinitiative als seit zwanzig Jahren tätiger Gemeindepräsident an, der sich in der Praxis und nicht auf dem Papier mit dem öffentlichen Verkehr herumschlagen muss. Ich muss Ihnen sagen – Herr Hess hat es bereits angetönt -: Wir haben schlicht kein Geld, um Tempo 30 flächendeckend auf allen Strassen innerorts in einer Gemeinde einzuführen, mit der ganzen Infrastruktur, die es braucht – wir haben das mal ausgerechnet –, plus die flankierenden Massnahmen, die es ebenfalls noch braucht.

Wir haben zudem in der Kommission abgeklärt, dass die Volksinitiative eben auch den öffentlichen Verkehr auf der Strasse beschlägt, den Postautoverkehr, den Busverkehr usw. Mit der vorliegenden Initiative werden der öffentliche Regionalverkehr und der öffentliche Agglomerationsverkehr auf der Strasse nachteilig tangiert, das kann man nicht wegdiskutieren. Das ist natürlich für den öffentlichen Verkehr auf der Strasse ein ganz gefährlicher Bumerang.

Wenn man in der Praxis schaut: Wo sind denn die Schwierigkeiten des öffentlichen Verkehrs auf der Strasse? Da haben wir die Einhaltung der Fahrpläne, die überlangen Fahrzeiten und die chronische Langsamkeit. Das macht – das zeigen auch die Briefe, die man von der Bevölkerung immer wieder erhält – den öffentlichen Verkehr auf der Strasse unattraktiv, vor allem, wenn Busstreifen fehlen. Wenn wir jetzt mit dieser Volksinitiative kommen, die auch den öffentlichen Verkehr auf der Strasse beschlägt, dann wird dieser noch schwerfälliger, noch unpünktlicher, noch langsamer, noch unattraktiver. Die Folge davon: Der zeitabhängige Geschäfts- und Pendlerverkehr geht noch mehr auf die Autostrassen, noch mehr auf die Umfahrungsstrassen und noch mehr auf die Autobahnen. Das wollen wir ja eigentlich gerade nicht.

Nun habe ich gehört, man könne ja grosszügige Ausnahmen für den öffentlichen Verkehr bewilligen. Aber auch das ist nicht ganz zu Ende gedacht. Denn der öffentliche Verkehr auf der Strasse muss sich ja gezwungenermassen dem Tempo des Individualverkehrs anpassen und hat dann diese Langsamkeit, diese Bremswirkung ebenfalls zu verkraften. Wenn ich heute sehe, woher diese Volksinitiative kommt, wer hinter dieser Volksinitiative steht und wie sich diese Volksinitiative – wohl entgegen den Absichten der Initianten – nachteilig auf den öffentlichen Verkehr auf der Strasse auswirkt, komme ich zum Schluss, dass die ganze Angelegenheit nicht ganz zu Ende gedacht wurde. Deshalb muss die Volksinitiative "Strassen für alle" als klassisches Eigentor für den öffentlichen Verkehr auf der Strasse – vor allem auch aus Sicht der ländlichen Gemeinden – abgelehnt werden.

Pfisterer Thomas (R, AG): Auch aufgrund der Diskussion in der Kommission bringe ich noch zwei, drei zusätzliche Argumente ein.

Ich möchte verhindern, dass hier der Eindruck entsteht, dass es nur um eine Vorgehensfrage geht. Ich möchte auch klarstellen, dass es nicht nur um den öffentlichen Verkehr geht, auch wenn das ein Argument ist, das für die Kommission selbstverständlich Gewicht hatte, ich meine, das Problem liege tiefer. Monsieur Gentil ist ja auch ein Praktiker von der "Front". Ich glaube, wir müssen der Initiative entgegenhalten, dass sie in der Sache nicht genügend differenziert. Flächendeckend Tempo 30 ist nicht vernünftig und nicht realisierbar,



das ist meines Erachtens wichtig. Es genügt eben nicht, dass man einfach eine Tafel "30 Stundenkilometer Höchstgeschwindigkeit" aufstellt und meint, damit sei das Problem gelöst. Dieser Ansatz ist auch schlecht vollziehbar und führt dazu, dass wir die ganze Entscheidungsverantwortung in die Verwaltung und letztlich in die Verwaltung der unteren Instanz delegieren. Das ist auch nicht sinnvoll.

Wenn wir den Text analysieren, ist es klar, dass es um Ausnahmen im Einzelfall geht, jedenfalls hat auch der Bundesrat das so ausgelegt. Es geht nur um Ausnahmen im Einzelfall, ohne politische Auseinandersetzung und ohne planerische Gesamtbeurteilung. Dieser Ansatz ist sachlich, politisch und planerisch unvernünftig. Er führt auch dazu, dass wir die ganze Auseinandersetzung nachher im Rechtsschutzverfahren mit den Anstössern und den Umweltschutzverbänden führen, und auch das ist doch nicht vernünftig.

Weiter gibt es dahinter ein grundsätzlich institutionelles Problem: Die Initiative führt zu einer unnötigen Zentralisierung beim Bund auf Kosten der Kantone und – innerhalb der Kantone – der Gemeinden.

1. Wir müssen, wenn wir sachgerechte Lösungen suchen wollen, wie bisher nach den örtlichen Gegebenheiten entscheiden.

2. Wir brauchen Gesamtkonzepte mit flankierenden Massnahmen. Es braucht technische, bauliche, planerische Massnahmen. Wir müssen überlegen: Wenn der Verkehr an einem Ort nicht durchgeht, wo geht er dann sonst durch? Wohin wird er abgedrängt? Man hat uns Beispiele von Ortsplanungen gegeben. Durch die Stadt Aarau könnte man beispielsweise überhaupt nicht mehr durchfahren, ohne durch eine Tempo-30-Zone fahren zu müssen, und das ist nicht vernünftig. Wir müssen das gesamthaft anschauen. Wir müssen auch berücksichtigen, dass jemand anders belastet wird, wenn der Verkehr von einem Ort abgedrängt wird. Dort entstehen Umweltbelastungen, die auch wieder gesamthaft berücksichtigt werden müssen.

Und schliesslich entstehen Kosten. Die ganze Übung verursacht erhebliche Kosten. Ich kenne das aus der Gemeinde, in der ich wohne; da sind erhebliche Anstrengungen gemacht worden. Man muss aus einer Gesamtsicht heraus entscheiden, man kann das nicht im Einzelfall entscheiden und der Verwaltung überlassen. Schliesslich kann man dahinter noch ein staatspolitisches Problem sehen: Von ihrem Gehalt her ist doch diese Initiative im Grunde genommen eine Gesetzesinitiative. Eine Gesetzesinitiative gibt es in unserem Bundesstaat aber nicht.

AB 2000 S 702 / BO 2000 E 702

Wenn wir auf diesem Weg vorgehen, dann schalten wir den Gesetzgeber aus. In Bezug auf die Demokratie ist das fragwürdig. Wir umgehen die Schranken, die der Gesetzgeber sonst in der Verfassung beachten muss: Das Nachhaltigkeitsprinzip, das Verhältnis zwischen Bund und Kantonen und die Stellung der Gemeinden werden nicht berücksichtigt. Verfassungsrechtlich gesehen ist das fragwürdig. Es ist auch in Bezug auf die Rechtsstaatlichkeit fragwürdig, wenn wir derart grosse Entscheidungslasten einfach in die Ausnahmeregelung verweisen.

Bei allem Verständnis für das Ziel der Verkehrssicherheit, das mit dem neuen Strassenverkehrsgesetz angegangen wird, und bei allem Verständnis auch für die Verkehrsberuhigung: Die Initiative wirft Grundsatzfragen auf, die man nicht einfach übergehen kann. Deshalb ist es richtig, dem Bundesrat zuzustimmen.

Leuenberger Moritz (,): Die Meinung des Bundesrates ist kongruent mit der Meinung der Mehrheit Ihrer Kommission. Auch die Argumentation ist dieselbe, sodass ich auf den Berichterstatter verweisen kann. Zur Minderheit möchte ich immerhin zwei Bemerkungen machen:

Dem Bundesrat wurde ein gewisser Fatalismus vorgeworfen, er nehme jetzt halt diese Geschwindigkeitsansprüche unserer Gesellschaft einfach in Kauf und damit auch deren Folgen, die wir kennen: jährlich 600 Tote als Folge von Strassenverkehrsunfällen, zumeist wegen zu hoher Geschwindigkeit, aber auch wegen zu viel Alkohol am Steuer. Ich möchte diesen Vorwurf zurückweisen. Der Bundesrat hat immer betont, dass er nicht gewillt ist, die Zahl von 600 Toten als Folge von Strassenverkehrsunfällen zu akzeptieren. Dies, auch wenn die Reaktionen in unserer Gesellschaft weit geringer sind, als wenn eine Katastrophe als Folge eines Flugzeugunfalles, eines Helikopterunfalles passiert. In diesen Fällen sind in einem einzigen Augenblick mehrere Tote zu beklagen, was uns natürlicherweise mehr aufwühlt, als wenn wir statistisch über das Jahr betrachtet sehen, dass pro Tag mehr als ein Toter die Folge von Verkehrsunfällen ist.

Wir haben dies beispielsweise durch die Vorlage zum Strassenverkehrsgesetz bekräftigt, die Sie in verdankenswerter Weise im Wesentlichen übernommen und beraten haben. Im Nationalrat ist sie jetzt wieder ins Stocken geraten, dort müssen erneut Experten angehört werden zur Frage, ob es tatsächlich nötig sei, die Blutalkoholgrenze zu senken oder nicht. Die Widerstände sind eben dann, wenn es konkret wird, sehr gross. Wir haben für das Ziel der Volksinitiative, dass die Folgen der Strassenverkehrsmobilität nicht einfach hingenommen werden können, alle Sympathie; und wir geben uns alle Mühe, mit einzelnen Vorlagen dem Ziel Null



– dieser "Vision Zero" – nachzukommen. Wir glauben aber, dass diese Volksinitiative eben gerade nicht zu diesem Ziel führt.

Ein zweiter Vorwurf, der uns gemacht wurde: Wir würden bezüglich der Folgen, welche die Initiative für Gemeinden und Städte, für die baulichen Massnahmen und für die Kosten hätte, übertreiben. Aber da ist auch ein zweiter Blick auf die Realität wesentlich. Es gibt Studien in Österreich, die gezeigt haben, dass die Einführung einer blossen generellen Geschwindigkeitsbeschränkung zu einem Ansteigen der Unfälle führt.

Es gibt darüber hinaus eine Untersuchung des Instituts für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Strassen- und Eisenbahnbau der ETH Zürich vom März dieses Jahres. Diese Studie zeigt, dass bei Zonen ohne bauliche Massnahmen bei eingeführten Tempolimiten eine Zunahme der mittleren Unfallgewichtsziffer von über 40 Prozent zu verzeichnen ist. Wenn bauliche Massnahmen begleitend hinzukommen, geht es um eine Abnahme von über 50 Prozent. Das sind doch Zahlen, die uns zu denken geben müssen, hier haben wir eine gewisse Verantwortung. Es ist so, dass sich potentielle Opfer in einer gewissen Sicherheit wiegen, in der sie sich nicht fühlen dürfen, wenn alleine eine solche Verbotstafel hingestellt wird. Das kann man beklagen. Ich tue es auch, aber es wäre ebenso Vogel-Strauss-Politik, wenn man sagen würde, wir begnügen uns mit diesen Tafeln. Deswegen sind diese baulichen Massnahmen nötig.

Es ist so, dass heute diese baulichen Massnahmen – das haben wir immer zugegeben – zu kompliziert und zu teuer sind. Das Bewilligungsverfahren – wenn eine Gemeinde solche Massnahmen verwirklichen will – funktioniert nicht. Wir möchten das so verbessern, dass jetzt nicht jede Gemeinde hingehet und ihre eigenen baulichen Massnahmen erfindet. Wir möchten auch nicht, dass jede Gemeinde in Europa wieder andere Massnahmen hat, schliesslich findet der Verkehr grenzüberschreitend statt. Es sollen in ganz Europa mehr oder weniger dieselben Massnahmen getroffen werden können. Deswegen braucht das seine Zeit.

Herr Gentil hat sich beklagt, dass das Rezept noch nicht pfannenfertig vorlag, als Ihre Kommission tagte. Das kann ich verstehen. Es wäre besser, man hätte dieses Konzept, aber wir wollen es ja gerade mit den Entwicklungen in ganz Europa koordinieren, deswegen braucht es eine gewisse Zeit.

Mit Ihrer Empfehlung sind wir vollkommen einverstanden. Wenn über die Volksinitiative abgestimmt werden muss, dann möchten wir auch präsentieren können, was die Gemeinden dann tatsächlich in der Hand haben. Deswegen sind wir auch bereit, diese Empfehlung entgegenzunehmen.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Bundesbeschluss zur Volksinitiative "für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 innerorts mit Ausnahmen (Strassen für alle)"

Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire "pour plus de sécurité à l'intérieur des localités grâce à une vitesse maximale de 30 km/h assortie d'exceptions (Rues pour tous)"

Detailberatung – Examen de détail

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Minderheit

(Gentil, Leuenberger)

.... die Initiative anzunehmen.





Art. 2

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil national

Minorité

(Gentil, Leuenberger)

.... d'accepter l'initiative.

Hess Hans (R, OW), für die Kommission: Ich habe keine weiteren Ausführungen zu machen; es wurde bereits beim Eintreten alles gesagt.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit 31 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit 9 Stimmen

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes 31 Stimmen

Dagegen 9 Stimmen

AB 2000 S 703 / BO 2000 E 703



00.034

**Strassen für alle.
Volksinitiative**

**Rues pour tous.
Initiative populaire**

Schlussabstimmung – Vote final

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 21.06.00

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 05.10.00

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 06.10.00 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 06.10.00 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

Bundesbeschluss zur Volksinitiative "für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 innerorts mit Ausnahmen (Strassen für alle)"

Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire "pour plus de sécurité à l'intérieur des localités grâce à une vitesse maximale de 30 km/h assortie d'exceptions (Rues pour tous)"

Abstimmung – Vote

Für Annahme des Entwurfes 34 Stimmen

Dagegen 7 Stimmen

AB 2000 S 723 / BO 2000 E 723

