

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Prozess

Volksinitiative «Pro Tempo 130/100» (BRG 87.047)

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Holenstein, Katrin
Longchamp, Claude
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Holenstein, Katrin; Longchamp, Claude; Terribilini, Serge 2025. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Volksinitiative «Pro Tempo 130/100» (BRG 87.047), 1984 - 1989*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 11.05.2025.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	1

Abkürzungsverzeichnis

ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
SSV	Schweizerischer Strassenverkehrsverband

ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse
FRS	Fédération routière suisse

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 17.12.1987
KATRIN HOLENSTEIN

Als erste Kammer empfahl der Ständerat die **Volksinitiative «Pro Tempo 130/100»** mit 30:3 Stimmen ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung. Damit folgte er dem Bundesrat, der die Höchstgeschwindigkeiten aus rechtlichen und sachlichen Gründen nicht in der Bundesverfassung verankert wissen will. In Anbetracht der schadstoffund lärmvermindernden Wirkung von Tempolimiten möchte die Regierung insbesondere die Möglichkeit, tiefere Limiten aus Umweltschutzgründen zu erlassen, nicht ausschliessen. Demgegenüber wären der Initiative zufolge Abweichungen von Tempo 130/100 nur aus Verkehrssicherheitsgründen möglich. Kein Gehör fand im Ständerat auch die Forderung des Waadtländer Liberalen Reymond, die Festsetzung der Höchstgeschwindigkeiten vom Bundesrat auf das Parlament zu übertragen. Die überwiegende Mehrheit der Ständesvertreter wollte diese Kompetenz weiterhin dem Bundesrat überlassen, damit er im Bedarfsfall rasch und flexibel reagieren könne, und sie lehnte diesen indirekten Gegenvorschlag mit 27:10 Stimmen ab.¹

Strassenverkehr

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 27.03.1984
CLAUDE LONGCHAMP

Bereits vor dem Bundesratsentscheid hatte ein privates Komitee unter der Führung eines Automobiljournalisten eine **Volksinitiative «Pro Tempo 100/130»** angekündigt, welche die bis dahin gültigen Höchstgeschwindigkeiten in der Bundesverfassung verankern möchte. Begründet wurde der Vorstoss damit, Reduktionen von Tempolimiten seien umweltpolitisch unbegründet; sie stellten vielmehr eine neue «Schikane» für den Automobilisten dar. Unterstützt wird er vom ACS und vom TCS. Im Parlament löste der Bundesratsentscheid verschiedene Reaktionen aus. Der Ständerat lehnte eine Motion (Mo. 84.560) ab, welche für die Festlegung von Höchstgeschwindigkeiten das Parlament zuständig erklären wollte. Als direkte Antwort auf das gestartete Volksbegehren «Pro Tempo 100/130» reichte Nationalrat A. Herzog (poch, ZH) eine Einzelinitiative (Pa.Iv. 84.225) ein, welche die Fixierung von Tempo 80 und 100 in der Bundesverfassung verlangt.²

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 07.10.1988
KATRIN HOLENSTEIN

Wie der Ständerat im Vorjahr empfahl auch die Volkskammer die **Initiative «Pro Tempo 130/100»** Volk und Ständen zur Ablehnung (mit 123:23 Stimmen). Sowohl ein Rückweisungsantrag Gros (Ip, GE), der die Kompetenz zur Festsetzung der Höchstgeschwindigkeiten vom Bundesrat auf das Parlament übertragen wollte, als auch ein von den Liberalen unterstützter Antrag Scherrer (ap, BE), das Volksbegehren zur Annahme zu empfehlen, wurden mit grosser Mehrheit abgelehnt. Neben den Linken und Grünen sprachen sich auch die Fraktionen der FDP, der CVP und der SVP klar gegen die Initiative aus, da Geschwindigkeitslimiten nicht in die Verfassung gehörten. Allerdings forderten die FDP und die SVP den Bundesrat mit aller Deutlichkeit auf, die Höchstgeschwindigkeiten auf Autobahnen wieder auf 130 Stundenkilometer zu erhöhen und ausserorts Tempo «80 plus» zu verfügen (d.h. generell 80 km/h mit der Möglichkeit, die Limiten auf 100 km/h zu erhöhen, wenn entsprechend ausgebauten Strassen ein höheres Tempo erlauben).

Dieser Kompromissvorschlag wurde von den Strassenverkehrsverbänden FRS und ACS unterstützt, die ausserdem signalisierten, dass sie auf eine aktive Beteiligung am Abstimmungskampf verzichten könnten, falls die Landesregierung auf diese Alternative eintrete. Der Bundesrat seinerseits nahm in der Frage der Höchstgeschwindigkeiten auf den Autobahnen und Hauptstrassen eine abwartende Haltung ein. Er verschob den auf Ende des Berichtsjahres in Aussicht gestellten Entscheid über das ab 1990 geltende Temporegime auf den Autobahnen und Hauptstrassen, da zuerst die Elektrowatt-Studie für zusätzliche Massnahmen zur Reduktion der Luftverschmutzung ausgewertet werden müsse. Damit handelte sich die Landesregierung den Vorwurf der Verzögerungstaktik ein.³

Après avoir poursuivi l'expérience du 80/120 km/h en 1987, le Conseil fédéral devait à nouveau se prononcer à ce sujet en 1989. Cette décision devait donc jouer un rôle important dans le cadre de la votation sur l'**initiative «Pro vitesse 100/130»**. Le gouvernement attendit le mois d'août pour se faire une opinion définitive car il voulait, auparavant, prendre connaissance du rapport de la société Elektrowatt sur les mesures à élaborer pour l'assainissement de l'air. Depuis un certain temps était apparu une solution de compromis entre le 80/120 et le 100/130; le 80+/130, c'est à dire le retour au 130 km/h sur les autoroutes et le maintien du 80 km/h sur les routes hors des agglomérations avec possibilité d'instaurer le 100 km/h sur certains tronçons bien adaptés. Cette solution, soutenue par le PRD, l'UDC, le PL et les clubs automobiles aurait pu, en cas d'acceptation, entraîner le retrait de l'initiative 100/130. Le Conseil fédéral ayant finalement opté, pour des raisons de protection de l'environnement et de sécurité routière, pour la prolongation du 80/120, l'initiative fut maintenue et l'ACS, le TCS et le PL s'engagèrent à faire activement campagne pour elle. Après la votation, le Conseil fédéral a levé le caractère provisoire du 80/120. Ces vitesses sont désormais définitives et ancrées dans l'ordonnance sur les règles de la circulation routière et l'ordonnance sur la signalisation routière.

L'initiative «Pro vitesse 100/130» du journaliste bâlois B. Böhi s'est vue nettement repoussée par le souverain (62% contre 38%). Celui-ci a donc suivi l'avis du Conseil fédéral et des Chambres qui n'avaient proposé aucun contre-projet ainsi que celui de la plupart des partis et organisations. Ce texte demandait que les vitesses maximales autorisées de 130 km/h sur les autoroutes et de 100 km/h sur les routes hors des localités (des vitesses maximales inférieures ou supérieures pourraient être fixées sur certains tronçons particuliers) soient restaurées et inscrites dans la Constitution fédérale en complément de l'art. 37bis.

Cette votation s'est caractérisée par une importante participation de 69.2 pour cent; l'initiative «Pro vitesse 100/130» a bénéficié de son jumelage, lors du scrutin du 26 novembre, avec l'initiative hautement controversée «pour une Suisse sans armée». Le résultat de la votation a montré que, pour la quatrième fois en dix ans, la Suisse romande s'est fait majoriser par la Suisse alémanique sur une question touchant à la circulation routière; tous les cantons romands ont accepté l'initiative contre aucun alémanique. Cependant; par comparaison aux votations précédentes sur le même sujet, ce fossé s'est légèrement comblé.

Votation du 26 novembre 1989

Participation: 69.2%

Non: 1'836'521 (62.0%) / 20 cantons

Oui: 1'126'458 (38.0%) / 6 cantons

Mots d'ordre:

– Non: PDC (1*), UDF, PEV, PLR (9*), PES, AdI, PST, POCH, DS, PSS, UDC (6*), USAM

– Oui: PSL, PLS (1*), USS, TravS

* Recommandations différentes des partis cantonaux

Le débat autour de cette initiative s'est articulé principalement autour de deux thèmes: la protection de l'environnement et la sécurité routière. L'argumentation des opposants s'est développée selon ces deux axes. D'une part, selon eux, la limitation des vitesses constitue le meilleur moyen de lutter contre les accidents de la route; en comparant les années 1981-1984 où le 100/130 était en vigueur et les années 1985-1988, les opposants ont fait apparaître que, sur les routes en-dehors des localités, il y a eu 381 tués et 2'418 blessés graves en moins. D'autre part, ils ont mis en évidence qu'avec le 80/120 les émissions d'oxydes d'azote provenant du trafic des véhicules à moteur privés avaient diminué de façon significative. Ils ajoutèrent que, seul, le catalyseur ne permet pas d'atteindre les buts fixés par la stratégie de lutte contre la pollution de l'air. Du point de vue juridique, les opposants ont considéré comme inadmissible d'inscrire des vitesses dans la Constitution; elles doivent pouvoir être modifiées rapidement pour s'adapter à de nouvelles situations (en cas d'harmonisation des normes européennes, par exemple).

Les partisans de l'initiative ont développé les mêmes thèmes. Du point de vue de la protection de l'environnement, ils ont rappelé que le régime du 80/120 avait été instauré à l'époque où l'on pensait que les forêts étaient en danger de mort mais que, depuis 1987, les véhicules s'étaient vus appliquer de sévères prescriptions sur les gaz d'échappement, ce qui avait amélioré considérablement, selon eux, la qualité de l'air.

En conséquence, la décision du Conseil fédéral de 1984 n'avait, toujours selon eux, plus de fondements et le gouvernement aurait dû tenir sa promesse d'un retour au 100/130. En ce qui concerne la sécurité routière, les partisans de l'initiative ont prétendu que, pour combattre les accidents, il ne fallait pas abaisser les limitations de vitesse, mais plutôt assainir des tronçons de route dangereux, construire des routes de contournement et des autoroutes, améliorer la technique des véhicules et mieux former les conducteurs. Sur ce qui est d'inscrire des vitesses dans la Constitution, les défenseurs de l'initiative ont assuré que c'était là le seul moyen de garantir la population contre des mesures arbitraires et contre le risque de les voir abaissées régulièrement.

La campagne précédant le scrutin a vu se dérouler un débat au ton très passionnel. Pour preuve, le discours des partisans de l'initiative vint quelquefois s'inscrire dans la problématique de la liberté individuelle, menacée, selon eux, par les limitations de vitesse promulguées par les autorités. Les clubs automobiles, quant à eux, n'ont pas lésiné sur les moyens et ont mené une action publicitaire de grande envergure, en particulier en Romandie. Dans cette région du pays, et au contraire de la Suisse alémanique, la presse prit souvent position en faveur de l'initiative. La déception affichée de certains quotidiens, au lendemain des résultats de la votation, qui allèrent jusqu'à parler de «diktat alémanique», en témoigne. Durant la campagne, l'affrontement se déroula surtout autour des problèmes de la sécurité routière. Du côté des opposants, la communauté de travail «santé et sécurité sur la route», formée de représentants de toutes les professions médicales et paramédicales, intervint massivement et fut en première place dans les médias.

L'analyse VOX de cette votation a bien mis en relief le fossé existant entre la Suisse romande et la Suisse alémanique en ce qui concerne la circulation routière. Elle affine l'observation en révélant que, si la base sympathisante des partis bourgeois (à l'exception du PL) a relativement suivi les consignes de vote négatives en Suisse alémanique, c'est le phénomène inverse qui s'est produit en Suisse romande. Plus généralement, les votants se réclamant d'un parti bourgeois se sont prononcés nettement plus en faveur de l'initiative que les sympathisants de gauche.⁴

1) AB SR, 1987, S. 678 ff.; BBl, 1987, II, S. 1417 ff.; NZZ, 2.7. und 21.7.87; Presse vom 11.8. und 18.12.87; BaZ, 15.12.87; Ww, 24.12.87.

2) AB SR, 1984, S. 623 ff.; BBl, 1984, I, S. 766 ff.; BaZ, 25.2. und 27.3.84; NZZ, 27.3., 9.10. und 29.11.84; BZ, 18.4., 28.6. und 30.8.84.; Verhandl. B. vers., 1984, V, S. 17

3) AB NR, 1988, S. 1352 ff.; AB NR, 1988, S. 1528; AB SR, 1988, S. 744; BBl, 1988, III, s. 762; NZZ, 26.2., 20.8. und 26.8.88; BZ, 29.9.88; Suisse, 29.9.88; SGT, 30.9.88; Presse vom 5.10.88.

4) FF, 1990, I, p. 216 ss.; NZZ, 6.1., 1.7., 11.7., 10.10., 30.10., 9.11. et 23.11.89; BZ, 14.2., 20.2., 23.5., 15.8. et 21.11.89; Presse de 15.2., 28.4., 29.6., 17.8., 18.8., 3.10., 10.10., 23.10., 26.10., 27.10., 1.11., 3.11., 27.11., 28.11. et 21.12.89; 24 Heures, 12.8., 28.8., 31.10., 8.11. et 18.11.89; Suisse, 12.8. et 13.8.89; BaZ, 15.8.89; Blick, 19.8.89; TW, 9.9., 14.10. et 24.10.89; AT, 18.9., 21.10. et 11.11.89; SGT, 25.10., 28.10., 7.11., 15.11. et 22.11.89; Dém, 21.10. et 9.11.89; JdG, 8.11., 16.11. et 18.11.89; USS, 8.11.89; Vat., 10.11.89; Bund, 11.11.89; SN, 15.11. et 22.11.89; CdT, 15.11. et 16.11.89; SZ, 17.11.89; LNN, 17.11. et 22.11.89; NF, 18.11., 21.11. et 23.11.89; Vr, 23.11.89; DP, 23.11. et 30.11.89; RFS, 28.11.89.; RO, 1990, p. 66 ss.; Vox, Analyse der eidgenössischen Abstimmung vom 26. November, Bern 1990.