

Bundesrat **Stich**: Ich möchte mich nicht zu den materiellen Aspekten dieses Problems äussern. Ich kann Ihnen nur sagen, dass der Bundesrat das Problem selbstverständlich gründlich prüfen wird. Er wird auch abklären, ob das, was heute gesagt worden ist, hieb- und stichfest ist, und welche anderen Argumente es gibt.

Was mich veranlasst hat, das Wort zu ergreifen, ist eigentlich die Intervention Herrn Rüesch zur Standesinitiative und ihrer Bedeutung. Ich möchte Sie, Herr Jagmetti, auch nicht widersprochen lassen. Von mir aus gesehen hat die Standesinitiative heute wahrscheinlich eine viel grössere Bedeutung als früher. Mir kann man nicht vorwerfen, ich sei ein extremer Föderalist. In der Zwischenzeit sind tatsächlich viele Dinge in die Kompetenz des Bundes übergegangen. Und viele Probleme lassen sich nicht mehr innerhalb eines Kantons lösen, weil sie die ganze Schweiz, Europa und die Welt betreffen. Da scheint es mir nur natürlich zu sein, dass ein Kanton, wenn er sieht, dass er die Probleme nicht lösen kann, versucht, eine Anregung mittels einer Standesinitiative weiterzugeben. Meines Erachtens könnte die Standesinitiative heute mehr Bedeutung haben als früher.

Auch ein Abstimmungsergebnis, das vielleicht als knapp bezeichnet werden kann, würde ich nicht zu kritisieren wagen, denn ich habe schon Abstimmungen gewonnen und verloren, die viel knapper und dennoch demokratisch waren.

Zustimmung – Adhésion

89.200

**Standesinitiative des Kantons
Basel-Landschaft
Einführung von motorfahrzeugfreien
Sonntagen
Initiative cantonale du
canton de Bâle-Campagne
Instauration de dimanches
sans voitures**

Wortlaut der Standesinitiative vom 9. März 1989

Der Kanton Basel-Landschaft beantragt die Einführung mehrerer motorfahrzeugfreier Sonntage im Jahr. Das Fahrverbot ist auf den Privatverkehr zu beschränken. Durch Ausnahmebestimmungen ist sicherzustellen, dass die verfassungsmässigen Aufgaben des Bundes und der Kantone erfüllt werden können und dass die geordnete Versorgung der Bevölkerung gewährleistet bleibt.

Texte de l'initiative du canton du 9 mars 1989

Le canton de Bâle-Campagne demande l'instauration de plusieurs dimanches sans voitures dans l'année. L'interdiction de circuler s'appliquera uniquement au trafic privé. Des dispositions régissant les dérogations permettront de garantir que les tâches constitutionnelles de la Confédération et des cantons pourront être remplies et que les besoins vitaux de la population seront couverts.

Herr **Piller** unterbreitet im Namen der Kommission für Gesundheit und Umwelt den folgenden schriftlichen Bericht:

1. Die Initiative wurde wie folgt begründet:

«Am ebenso erschütternden wie eindrücklichen Beispiel des schwer erkrankten Waldes ist uns am sichtbarsten bewusst geworden, wie unmittelbar und ernsthaft die natürlichen Lebensgrundlagen für Pflanzen, Tiere und Menschen gefährdet sind. Die fortschreitende Umweltzerstörung lässt sich nur aufhalten, wenn der Mensch seine bisherige Einstellung gegenüber Luft, Wasser und Boden in vielerlei Beziehung tiefgrei-

fund ändert. Die Bevölkerung weiss, dass solche Verhaltensänderungen – nötigenfalls unter Einschränkung der persönlichen Freiheit – erforderlich sind, um drohende Umweltkatastrophen abzuwenden. An ihrer Bereitschaft, eigene Verhaltensweisen den Erfordernissen des Umweltschutzes anzupassen, ist heute nicht zu zweifeln.

Unbestrittenermassen gehört der private Motorfahrzeugverkehr zu den Hauptverursachern der schlechten Luftqualität. Die Erkenntnis, dass Luftverschmutzung und Waldsterben in untrennbarem Zusammenhang stehen, gilt als wissenschaftlich gesichert. Ferner kann davon ausgegangen werden, dass die Einführung und Verbreitung der Katalysatorentechnik zu einer erheblichen Reduktion der Schadstoffbelastung der Luft führen wird. Technische Verbesserungen allein – so unerlässlich sie sind – reichen jedoch nicht aus. Entscheidend für die Gesundung der Umwelt ist vielmehr, dass kurz- und längerfristig ein Umdenken in Richtung bewusstes, umweltschonendes Verhalten stattfindet. Dieses Umdenken muss aus der Einsicht jedes Einzelnen hervorgehen, kann aber durch staatliche Massnahmen in geeigneter Weise gefördert werden. Ein Beispiel dafür stellt die steuerliche Begünstigung von Katalysatorautos dar, wie sie auch im Kanton Basel-Landschaft gilt.

Eine andere sehr sinnvolle Massnahme würde unseres Erachtens in der Einführung motorfahrzeugfreier Sonntage bestehen. Die drastische Einschränkung des Privatverkehrs an motorfahrzeugfreien Sonntagen hätte in erster Linie zur Folge, dass der Motorfahrzeuglärm sowie die Schadstoffkonzentration in der Luft vermindert und der Treibstoffverbrauch gesenkt würde. Ferner ist davon auszugehen, dass während des Verbots der Benützung von Privatautos gesamtschweizerisch die öffentlichen Verkehrsmittel erheblich mehr benützt würden und gleichzeitig eine Verminderung der Zahl der Verkehrsunfälle zu verzeichnen wäre. Die Lebensqualität an diesen Sonntagen könnte – durch den Wegfall des empfindlichen Motorfahrzeuglärms und durch die Reduktion gesundheitsschädlicher Schadstoffemissionen – spürbar verbessert werden. Die Erwartung, dass zahlreiche Motorfahrzeugführer aufgrund ihrer positiven Erfahrungen an autofreien Sonntagen ermuntert würden, an anderen Sonn- und Wochentagen freiwillig auf die Benützung ihrer Fahrzeuge zu verzichten, ist bestimmt nicht abwegig. Wenn die motorfahrzeugfreien Sonntage dazu führen, dass sich der Privatverkehr während des ganzen Jahres vermindert, so hätten sie ihren wesentlichen Zweck erreicht. Vom Fahrverbot wären alle Fahrten auszunehmen, die zur Erfüllung der verfassungsmässigen Aufgaben des Bundes und der Kantone dienen, sowie jene Fahrten, die zur Sicherstellung einer geordneten Versorgung der Bevölkerung unerlässlich sind.

Wir verzichten bewusst darauf, eine bestimmte Mindestzahl motorfahrzeugfreier Sonntage zu verlangen. Viel wesentlicher scheint uns, dass – im Hinblick auf die Signalwirkungen in Richtung umweltgerechten Verhaltens – überhaupt ein Grundsatzentscheid zugunsten motorfahrzeugfreier Sonntage gefällt wird.»

2. Erwägungen der Kommission für Gesundheit und Umwelt
Die Kommission steht den Ideen, die der Initiative zugrunde liegen, positiv gegenüber. Hingegen betrachtet sie die politische Realisierung weniger optimistisch. Zum einen wurde eine ähnliche Volksinitiative 1978 von Volk und Ständen deutlich verworfen, und in den letzten Jahren haben die eidgenössischen Räte Vorstösse in der gleichen Richtung abgelehnt. Im Kanton Zürich wurde in der Volksabstimmung vom 5. März 1989 eine Einzelinitiative, welche die Einreichung einer Standesinitiative für zwölf autofreie Sonntage verlangte, mit 55 Prozent Neinstimmen verworfen.

In bezug auf die Umwelt bringen die vorgeschlagenen Initiativen relativ wenig im Vergleich zu anderen Massnahmen, weil die Fahrten auf andere Tage verlegt werden. Besondere Bedeutung misst die Kommission dem Aspekt bei, dass eine solche Massnahme einen Einzelfall in Europa darstellen und als zusätzliche Verkehrsbehinderung betrachtet würde. Es ist schon schwierig genug, die heute geltenden Beschränkungen (28-t-Höchstgewicht, Nacht- und Sonntagsfahrverbot) trotz dem Druck der Europäischen Gemeinschaften aufrechtzuerhalten.

Der Bundesrat hat am 23. August 1989 beschlossen, die Vorschläge für autofreie Sonntage nicht mehr weiterzuverfolgen.

M. Piller soumet au nom de la Commission de la santé publique et de l'environnement le rapport écrit suivant:

1. L'initiative est motivée comme il suit:

«L'exemple de dépérissement de la forêt, phénomène frappant et inquiétant, montre que nous sommes devenus conscients des dangers qui menacent sérieusement et directement les règles de vie fondamentales applicables aux plantes, aux animaux et aux hommes. La destruction progressive de l'environnement ne cessera que si l'être humain change radicalement d'attitude envers la nature (air, eau et sol). La population sait qu'elle devra modifier son comportement, au besoin par la limitation de la liberté individuelle, afin d'empêcher le désastre écologique qui nous guette. A l'heure actuelle, personne ne doute qu'elle ne soit prête à s'adapter aux exigences de la protection de l'environnement.

Incontestablement, la circulation des véhicules à moteur privés est l'une des causes majeures de la mauvaise qualité de l'air que nous respirons. On considère comme scientifiquement prouvé qu'il existe un rapport étroit entre la pollution atmosphérique et le dépérissement de la forêt. En outre, on peut penser que l'introduction et la propagation de la technique des catalyseurs contribuera à réduire sensiblement la charge polluante que constituent les substances nocives. Cependant, les améliorations d'ordre technique ne suffisent pas, aussi importantes soient-elles. Si l'on veut assainir l'environnement, il convient plutôt de modifier notre manière de voir les choses, à court et à long terme, en prenant conscience de la nécessité de protéger l'environnement. Cette nouvelle manière de penser est l'affaire de chacun, mais peut être encouragée par les allègements fiscaux accordés aux possesseurs de voitures à catalyseur, comme cela se pratique notamment dans le canton de Bâle-Campagne. A notre avis, une autre mesure très judicieuse consisterait à instaurer des dimanches sans voitures. Une limitation sévère de la circulation des véhicules à moteur le dimanche aurait surtout pour effet d'atténuer le bruit causé par ceux-ci, de diminuer la concentration de substances nocives dans l'atmosphère et de réduire la consommation de carburant. De plus, il faut songer au fait que, pendant la durée de l'interdiction des voitures privées, on pourrait, dans toute la Suisse, recourir davantage aux transports publics et réduire ainsi le nombre des accidents de la route. En atténuant le bruit et en réduisant la quantité des émissions nocives, on pourrait améliorer sensiblement la qualité de la vie ces dimanches-là. Espérer que, selon les expériences réalisées les dimanches sans voitures, de nombreux conducteurs de véhicules à moteur pourraient être tentés de renoncer volontairement à utiliser leur voiture d'autres dimanches ou même des jours de semaine, n'est pas tout à fait dénué de fondement. Si les dimanches sans voitures parviennent à réduire l'importance de la circulation des véhicules à moteur privés pendant toute l'année, le but essentiel visé aura été atteint.

L'interdiction ne devrait s'étendre ni aux déplacements permettant d'accomplir les tâches imposées à la Confédération et aux cantons par la constitution, ni à ceux qui sont indispensables pour assurer l'approvisionnement normal de la population.

Nous renonçons délibérément à réclamer un minimum déterminé de dimanches sans voitures. Il nous paraît bien plus important – étant donné les signes annonciateurs d'une attitude plus positive face aux exigences de l'environnement – de prendre une décision de principe en ce qui concerne les dimanches sans voitures.»

2. Considérations de la Commission de la santé publique et de l'environnement

Si la commission est favorable aux idées sur lesquelles se fonde l'initiative, elle est moins optimiste en ce qui concerne sa réalisation au niveau politique. Une initiative populaire allant dans le même sens a déjà été rejetée en 1978 par le peuple et les cantons. De plus les Chambres fédérales ont elles-mêmes repoussé ces dernières années des interventions visant les

mêmes objectifs. Dans le canton de Zurich, une initiative demandant le dépôt d'une initiative cantonale sur les 12 dimanches sans voitures a été rejetée par 55% des votants le 5 mars 1989.

Dans l'optique de la protection de l'environnement, les initiatives présentées ne constituent pas un très grand progrès par rapport à d'autres mesures, car le trafic sera reporté sur d'autres journées. La commission attache beaucoup d'importance au fait que la Suisse serait le seul pays en Europe à appliquer une telle mesure, ce qui serait considéré comme un obstacle supplémentaire à la circulation. Or il est déjà assez difficile à l'heure actuelle de maintenir les restrictions fixées malgré la pression exercée par les Communautés européennes (poids-limite de 28t., interdiction de circuler la nuit et le dimanche).

Le 23 août 1989, le Conseil fédéral a décidé de ne pas continuer la discussion sur les propositions concernant les dimanches sans voitures.

Antrag der Kommission

Die Kommission beantragt einstimmig und ohne Enthaltungen, der Initiative keine Folge zu geben.

Proposition de la commission

La commission propose, à l'unanimité et sans abstention, de ne pas donner suite à l'initiative.

Rhinow: Sie werden verstehen, dass ich als Vertreter des Standes, der diese Initiative eingereicht hat, kurz das Wort ergreife. Ich möchte freilich keinen Ausflug in die staatsrechtliche und staatspolitische Tragweite von Standesinitiativen unternehmen; ich möchte auch kein Klagelied anstimmen über die stiefmütterliche oder stiefväterliche Behandlung des Kantons Basel-Landschaft, obwohl man dafür wahrscheinlich mehr Anzeichen finden würde als beim Kanton Zürich.

Ich möchte kurz auf die Argumente eingehen, die für diese Standesinitiative sprechen; sie sind im Initiativtext und in der Begründung erwähnt, Sie haben diese vor sich. Der Landrat liess sich in erster Linie vom Gedanken der Förderung des Umdenkens in die Richtung eines bewussten, umweltschonenden Verhaltens lenken, d. h., es geht ihm konkret um die Verminderung des Motorfahrzeuglärms und der Schadstoffkonzentration in der Luft sowie um die Senkung des Treibstoffverbrauches. Ich bin der Kommission dankbar, dass sie diesen Ideen positiv gegenübersteht und dies im Bericht ausdrücklich erwähnt.

Persönlich sehe ich freilich auch die grossen Vollzugsprobleme, welche die Einführung solcher motorfahrzeugfreier Sonntage mit sich bringen würde. Ich sehe das Missverhältnis zwischen Vollzugaufwand und Umweltertrag. Ich persönlich kann deshalb eine solche Massnahme nicht unterstützen.

Ich möchte nur erwähnen, dass es dem Landrat primär darum ging – ich nehme die Wendungen aus dem Protokoll –, ein weiteres Zeichen zu setzen, mitzuwirken an der Bewusstmachung solcher Probleme und an der Förderung des erwähnten Umdenkens. Der geringen Erfolgchancen war er sich durchaus bewusst. Ich darf Ihnen kurz zitieren, was der Ihnen bekannte alt Ständerat und Regierungsrat Belser ausgeführt hat: «Wir sind uns der Situation durchaus bewusst, dass eine Standesinitiative in Bern keinen so grossen Eindruck auszulösen pflegt. Hingegen glauben wir, dass steter Tropfen den Stein höhle, weshalb wir uns hinter diese Initiative stellen können.»

Ich kann Sie deshalb zwar nicht bitten, der Standesinitiative Folge zu geben. Aber ich möchte Sie als Standesvertreter bitten, die Ziele dieser Initiative ernst zu nehmen und sie auch als ernsthaften Beitrag zur Bewältigung unserer Umweltproblematik aufzufassen.

Zustimmung – Adhésion

Standesinitiative des Kantons Basel-Landschaft Einführung von motorfahrzeugfreien Sonntagen

Initiative cantonale du canton de Bâle-Campagne Instauration de dimanches sans voitures

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	89.200
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.09.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	463-464
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 960

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.