

sen, ist in Kategorie V jede Diskussion ausgeschlossen. Hinzu kommt, dass sich ein Kanton dazu gar nicht melden kann, im Gegensatz zu den Urheber(inne)n einer parlamentarischen Initiative. Es kommt der Geringschätzung einer kantonalen Meinungsäusserung gleich, wenn hier drinnen nicht einmal im Ansatz eine Debatte darüber stattfinden kann. Das ist auch eine klare Missachtung eines verfassungsmässigen Rechts der Kantone. Diese Diskussionsverweigerung ist auch aus föderalistischen Gründen unhaltbar. Die Tatsache, dass zwei Kantone, nämlich Bern und Basel-Landschaft, fast gleichlautende Standesinitiativen eingereicht haben, zeigt auch, wie wichtig das Anliegen ist.

Ich bitte Sie deshalb, den Ordnungsanträgen zuzustimmen.

Gysin: Ich bitte Sie, diesen Ordnungsantrag abzulehnen. Wir haben uns in diesem Rat eine neue Ordnung gegeben. Alle diese Vorhalte, die Herr Hafner und Frau Leutenegger Oberholzer gemacht haben, hätten wir einbringen müssen, als wir diese neue Geschäftsordnung diskutierten. Es geht meines Erachtens nicht an, dass wir in einem Spezialfall nun davon abweichen.

Ich bitte Sie darum, nicht auf diesen Ordnungsantrag einzugehen und dabei zu bleiben, dass das Geschäft in Kategorie V bleibt. Es ist im Hinblick darauf von unserer Kommission seriös vorbereitet worden.

Abstimmung – Vote

Für den Ordnungsantrag Hafner Rudolf/ Leutenegger Oberholzer	30 Stimmen
Dagegen	60 Stimmen

Persönliche Erklärung – Déclaration personnelle

Hafner Rudolf: Wir sind doch etwas überrascht und auch enttäuscht, dass es möglich ist, kantonale Initiativen auf diese Art und Weise zu behandeln. Ich glaube immer noch, dass wir einen Bund von souveränen Kantonen haben. Wenn ein Kanton ein Anliegen vertritt – nicht nur eine kleine Gruppe, sondern jeweils die Mehrheit des Kantonsparlamentes –, dann sollte man das doch ernst nehmen. Es ist wohl so, dass Vertreter aus praktisch allen Parteien, die hier vertreten sind, diesen Initiativen zugestimmt haben. Das mit guten Gründen.

Weil das eine persönliche Erklärung ist, ist es mir nicht mehr möglich, sachlich auf diese Gründe einzugehen, aber ich bitte Sie doch – die ganze Umweltsituation ruft danach –, aktiv etwas zu unternehmen und diesen Initiativen zuzustimmen, nicht nur aus Gründen der Umweltsituation, sondern damit Sie der Schweiz im Jahr des 700-Jahr-Jubiläums auch die Chance auf ein bisschen Ruhe, auf eine Neubesinnung geben. Ich danke Ihnen dafür.

Initiative 88.204

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit (keine Folge geben)	54 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit (Folge geben)	27 Stimmen

Initiative 88.205

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit (keine Folge geben)	42 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit (Folge geben)	30 Stimmen

89.200

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

Beschluss des Ständerates vom 21. September 1989

Décision du Conseil des Etats du 21 septembre 1989

Kategorie V, Art. 68 GRN – Catégorie V, art. 68 RCN

Wortlaut der Initiative 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 Ausnahmegestimmungen 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 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.

Frau **Diener** unterbreitet im Namen der Kommission den folgenden schriftlichen Bericht:

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft hat am 9. März 1989 beschlossen, eine Standesinitiative einzureichen.

Schriftliche Begründung des Initianten

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 tiefgreifend 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 Katalysatorteknik 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 Katalysatorenautos 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 mo-

torfahrzeugfreien 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.

Erwägungen der Kommission

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 können. 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-Tonnen-Höchstgewicht, Nacht- und Sonntagsfahrverbot) trotz dem Druck der Europäischen Gemeinschaften aufrecht zu erhalten.

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

Mme **Diener** présente au nom de la commission le rapport écrit suivant:

Développement par écrit de l'auteur de l'initiative

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.

Considérations de la commission

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 douze dimanches sans voitures a été rejetée par 55 pour cent 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 pourrait être reporté sur d'autres jours. 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 28 tonnes, 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

Mehrheit

Der Initiative keine Folge geben

Minderheit

(Zwygart)

Der Initiative Folge geben

*Proposition de la commission**Majorité*

Ne pas donner suite à l'initiative

Minorité

(Zwygart)

Donner suite à l'initiative

Zwygart, Sprecher der Minderheit: Der eidgenössische Bettag hat für uns eine besondere Bedeutung. Auch der Sonntag hat für uns vor dem Hintergrund der Arbeit und der Ruhezeit eine besondere Bedeutung. Wenn wir darüber nachdenken, was Ruhe für uns eigentlich bedeutet, so kann es durchaus sein, dass wir uns besinnen sollten. Für viele ist zwar heute Bewegung Ruhe. Vor dieser Tatsache bitte ich Sie, dieser Initiative, die eine Bedeutung für die Volksgesundheit hat, zuzustimmen.

Es ist ja so, dass wir in mancher Hinsicht beunruhigt sind, weil Fragen des Wohlseins, des Ruhe-haben-Könnens von uns in die Hinterstube verdrängt werden. Vor diesem Hintergrund sind ja auch diese Initiativen der Kantone entstanden, über die wir nun zu entscheiden haben. Es kommt nicht von ungefähr, dass Mehrheiten in den Kantonsparlamenten bereit sind, so etwas zu beantragen. Um dem Rechnung zu tragen, bitte ich Sie als eidgenössisches Parlament, der Initiative Folge zu geben.

*Abstimmung – Vote*Für den Antrag der Mehrheit
(keine Folge geben)

47 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit
(Folge geben)

30 Stimmen

89.250

**Parlamentarische Initiative
(Fäh)
Gesetzliche Bestimmungen
über Höchstgeschwindigkeiten
Initiative parlementaire
(Fäh)
Limitations de vitesse.
Compétence législative**

Kategorie IV, Art. 68 GRN – Catégorie IV, art. 68 RCN

Wortlaut der Initiative vom 14. Dezember 1989

Allgemeine Höchstgeschwindigkeiten auf den Strassen sind auf Gesetzesebene festzusetzen.

Texte de l'initiative du 14 décembre 1989

Les limitations générales de vitesse sur les routes doivent être réglées par les lois.

Frau **Diener** unterbreitet im Namen der Kommission den folgenden schriftlichen Bericht:

Am 14. Dezember 1989 reichte Nationalrat Fäh eine parlamentarische Initiative in der Form der allgemeinen Anregung ein. Die Verkehrskommission des Nationalrates, welcher dieses Geschäft zur Prüfung zugewiesen wurde, gab am 15. Mai 1990 dem Initianten Gelegenheit, sich zu seinem Vorstoss zu äussern (Art. 21 quinquies Geschäftsverkehrsgesetz, SR 171.11).

*Schriftliche Begründung des Initianten
(Zusammenfassung)*

Ziel meiner Initiative ist, mit einer Kompetenzverschiebung von Bundesrat auf Parlament, von Verordnungsebene auf Ge-

setzesstufe, den Stimmberechtigten Mitentscheidungsrechte einzuräumen, ohne dass sie deswegen den Umweg über die Verfassungsinitiative beschreiten müssen. Der Bundesrat sperrte sich bisher gegen eine Kompetenzverschiebung mit dem Argument, er könnte dann zu wenig flexibel handeln. Seine Argumente sind m. E. nicht stichhaltig, denn

– Flexibilität wegen Ressourcenknappheit ist auch bei gesetzlicher Regelung der Höchstgeschwindigkeiten möglich. Das Landesversorgungsgesetz (Art. 23 und 28) gibt dem Bundesrat die Kompetenz, in wirtschaftlichen Notlagen Vorschriften zur Verbrauchsverminderung zu erlassen. (Die Temporeduktion 1973 erfolgte z. B. gestützt auf diese Kompetenz);

– Flexibilität aus allen andern Gründen (EG, Umweltschutz) macht eine Kompetenzzuteilung an den Bundesrat auch nicht erforderlich. So rasch wie der Bundesrat – der ein Jahr brauchte, um zur Tempofrage Stellung zu nehmen – vermag das Parlament auch zu handeln. Im übrigen ist nicht einzusehen, warum ausgerechnet für den Bereich «Höchstgeschwindigkeiten» rascher Handlungsbedarf notwendig ist, in vielen andern Fällen (z. B. Lastwagenbreite) hingegen nicht.

Mit meinem Vorstoss habe ich nicht die Absicht, Tempo 130/100 etwa durch die Hintertüre einführen zu wollen. Ich will lediglich eine Kompetenzverlagerung. Gestützt darauf soll das Parlament – und, gemäss den Regeln der direkten Demokratie, das Volk – entscheiden.

Sie werden vielleicht fragen, warum ich mit diesem Vorschlag nochmals komme, nachdem Ständerat Masoni und Nationalrat Oehler in den Jahren 1984 und 1986 mit gleichlautenden Motionen nicht durchdrangen? Und nachdem im Rahmen der SVG-Revision (die sich derzeit noch im Schwebezustand befindet) kein solcher Antrag gestellt, und ein Rückweisungsantrag Gros, namens der liberalen Fraktion, mit der gleichen Zielsetzung im Herbst 1988 deutlich unterlag?

Es gibt zwei Gründe dafür:

Die erwähnten Motionen wurden mit 21 zu 14 bzw. 45 zu 25 Stimmen abgelehnt. Sonderlich wegweisend und klar ist dies nicht. Der Rückweisungsantrag Gros wurde zwar mit 110 zu 36 Stimmen deutlich gebodigt; dies aber vor allem deshalb, weil Frau Bundesrätin Kopp erklärte, aus Zeitgründen müsse der Antrag abgelehnt werden.

Hauptgrund für meine Initiative aber ist: Unterschriftenzahl der Böhi-Initiative sowie Stimmbeteiligung haben m. E. eindrücklich gezeigt, dass der Stimmbürger in Tempofragen mitentscheiden können möchte. Nach heutigem Recht bleibt ihm dazu der wenig befriedigende (Um-)Weg über die Verfassungsinitiative. Wäre es da nicht besser, man würde dem Stimmbürger die in unserem Staate üblichen Mitentscheidungsrechte via Gesetzesreferendum einräumen?

Erwägungen der Kommission

Die Kommission diskutierte die Initiative am 3. September 1990. Sie hält dazu folgendes fest:

Die Frage, wer die Geschwindigkeitsgrenzen festlegen sollte, wurde bereits anlässlich der Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes im Jahre 1975 und sodann infolge der Motionen Masoni und Oehler 1984 bzw. 1986 eingehend diskutiert. Die Kommission betont, dass die Ueberlegungen der Zweckmässigkeit, die damals angestellt wurden, nach wie vor unbeschränkt gelten. Geschwindigkeitslimiten haben Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, den Energieverbrauch und die Umwelt. Alle diese Elemente müssen bei einem Entscheid gegeneinander abgewogen werden. Dazu kommt, dass sich die Verhältnisse sehr rasch ändern können. Eine rasche Anpassung kann aber nur stattfinden, wenn der Bundesrat die Kompetenz hat und nicht das Parlament. Bei einer Festschreibung der Höchstgeschwindigkeiten im Gesetz würde jede Aenderung eine Gesetzesänderung nach sich ziehen, und die notwendige Flexibilität ginge verloren. Gegen eine Festschreibung auf Gesetzesstufe spricht sodann die Gefahr, dass die Regelung der Höchstgeschwindigkeiten verpolitisiert würde. Probleme könnten schliesslich im Hinblick auf eine gesamteuropäische Lösung entstehen. Aus diesen Gründen beantragt die Kommissionsmehrheit, der Initiative keine Folge zu geben. Eine Kommissionsminderheit teilt demgegenüber die Auffassung des Initianten und vertritt insbesondere die Meinung,

Standesinitiative Basel-Landschaft Einführung von motorfahrzeugfreien Sonntagen

Initiative 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	1991
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	89.200
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.03.1991 - 15:00
Date	
Data	
Seite	718-720
Page	
Pagina	
Ref. No	20 019 742

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.