

Dokumentationszentrale
3003 Bern
Tel. 031 322 97 4421.03.1997
Fax 031 322 82 97
doc@pd.admin.ch

„Verkehrshalbierungs-Initiative“ Volksinitiative

„Initiative pour la réduction du trafic“. Initiative populaire

„Iniziativa per dimezzare il traffico“. Iniziativa popolare

Verantwortlich für diese Ausgabe:

Parlamentsdienste
Dokumentationszentrale
Ernst Frischknecht
Tel. 031 / 322 97 31

Responsable de cette édition:

Services du Parlement
Centrale de documentation
Ernst Frischknecht
Tél. 031 / 322 97 31

Bezug durch:

Parlamentsdienste
Dokumentationszentrale
3003 Bern
Tel. 031 / 322 97 44
Fax 031 / 322 82 97
doc@pd.admin.ch

S'obtient aux:

Services du Parlement
Centrale de documentation
3003 Berne
Tél. 031 / 322 97 44
Fax 031 / 322 82 97
doc@pd.admin.ch

Inhaltsverzeichnis / Table des matières

Seite - Page

1.	Übersicht über die Verhandlungen - Résumé des délibérations		I
2.	Rednerlisten - Listes des orateurs		III
3.	Zusammenfassung der Verhandlungen Condensé des délibérations		V VI
4.	Verhandlungen der Räte - Débats dans les conseils		
	Nationalrat - Conseil national	02.03.1999	1
	Ständerat - Conseil des Etats	16.06.1999	21
	Schlussabstimmungen/Votations finales		
	Ständerat - Conseil des Etats	18.06.1999	24
	Nationalrat - Conseil national	18.06.1999	25
5.	Bundesbeschluss vom	18.06.1999	26
	Arrêté fédéral du	18.06.1999	27
	Decreto federale del	18.06.1999	28

1. Uebersicht über die Verhandlungen - Résumé des délibérations

× 235/97.078 n "Verkehrshalberungs-Initiative". Volksinitiative

Botschaft vom 29. Oktober 1997 zur Volksinitiative "für die Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs zur Erhaltung und Verbesserung von Lebensräumen (Verkehrshalberungs-Initiative)" (BBl 1998 269)

NR/SR Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen

Bundesbeschluss über die Volksinitiative "für die Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs zur Erhaltung und Verbesserung von Lebensräumen (Verkehrshalberungs-Initiative)"

02.03.1999 Nationalrat. Beschluss nach Entwurf des Bundesrates.

16.06.1999 Ständerat. Zustimmung.

18.06.1999 Nationalrat. Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

18.06.1999 Ständerat. Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

Bundesblatt 1999 5041

× 235/97.078 n "Initiative pour la réduction du trafic". Initiative populaire

Message du 29 octobre 1997 relatif à l'initiative populaire "visant à réduire de moitié le trafic routier motorisé afin de maintenir et d'améliorer des espaces vitaux (initiative pour la réduction du trafic)" FF 1998 205)

CN/CE Commission des transports et des télécommunications

Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire "visant à réduire de moitié le trafic routier motorisé afin de maintenir et d'améliorer des espaces vitaux (Initiative pour la réduction du trafic)"

02.03.1999 Conseil national. Décision conforme au projet du Conseil fédéral.

16.06.1999 Conseil des Etats. Adhésion.

18.06.1999 Conseil national. L'arrêté est adopté en votation finale.

18.06.1999 Conseil des Etats. L'arrêté est adopté en votation finale.

Feuille fédérale 1999 4658

2. Rednerliste - Liste des orateurs

Nationalrat - Conseil national

Beck Serge (L, VD)	13
Bezzola Duri (R, GR)	15
Bircher Peter (C, AG)	7
von Felten Margrith (G, BS)	12
Fischer-Seengen Ulrich (R, AG), Berichterstatter	1, 17
Friderici Charles (L, VD)	6
Genner Ruth (G, ZH)	8
Giezendanner Ulrich (V, AG)	14
Goll Christine (S, ZH)	16
Gonseth Ruth (G, BL)	11
Gusset Wilfried (F, TG)	11
Hämmerle Andrea (S, GR)	9
Hegetschweiler Rolf (R, ZH)	7
Herczog Andreas (S, ZH)	4
Hollenstein Pia (G, SG)	4
Keller Christine (S, BS)	3
Kuhn Kathrin (G, AG)	12
Leuenberger Moritz , Bundesrat	17
Leuenberger Ernst (S, SO)	13
Ostermann Roland (G, VD)	14
Ratti Remigio (C, TI), rapporteur	2
Scherrer Jürg (F, BE)	10
Steinemann Walter (F, SG)	15
Teuscher Franziska (G, BE)	14
Theiler Georges (R, LU)	3
Vallender Dorle (R, AR)	16
Vetterli Werner (V, ZH)	8
Weigelt Peter (R, SG)	12
Widrig Hans Werner (C, SG)	11
Wiederkehr Roland (U, ZH)	5

Ständerat - Conseil des Etats

Danioth Hans (C, UR)	22
Leuenberger Moritz, Bundesrat	22
Maissen Theo (C, GR), Berichterstatter	21



97.078 „Verkehrshalbierungs-Initiative,,. Volksinitiative „Initiative pour la réduction du trafic“. Initiative

Botschaft: 29.10.1997 (BBI 1998, 269 / FF 1998, 205)

Ausgangslage

Die im März 1996 eingereichte Initiative „für die Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs zur Erhaltung und Verbesserung von Lebensräumen“ verlangt innert zehn Jahren eine Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs. Der neue Stand dürfte dann nicht mehr überschritten werden. Massgebend sein soll die insgesamt erbrachte Fahrleistung. Der öffentliche Verkehr wäre nicht betroffen

Verhandlungen

NR	02.03.1999	AB 29
SR	16.06.1999	AB 540
NR / SR	18.06.1999	Schlussabstimmungen (110:30 / 42:0)

Die im **Nationalrat** zum Teil recht emotional geführte Debatte wies nicht nur auf unterschiedliche Verkehrskonzepte hin, sondern brachte auch völlig unterschiedliche Weltanschauungen zum Ausdruck. Nach Ansicht der Mehrheit des Nationalrats könnte bei einer Annahme des Volksbegehrens der öffentliche Verkehr den Mehrverkehr gar nicht bewältigen. Die Wirtschaft würde geschädigt und Rand- und Berggebiete würden benachteiligt. Auch müssten rund 30 internationale Abkommen gekündigt werden. Von der Befürworterseite wurde die Initiative als zukunftstaugliches, faszinierendes Projekt bezeichnet, das mehr Lebensqualität für alle bringe und den überbordenden Privatverkehr eindämme. Sie erlaube es, die Verkehrszukunft zu gestalten und nicht bloss zu erdulden.

Ein von Mitgliedern der SVP, der FPS und der FDP unterstützter Antrag der Kommissionsminderheit auf Ungültigerklärung der Initiative wurde mit 120 gegen 36 Stimmen abgelehnt. Ebenso wurden drei Anträge für Gegenvorschläge abgelehnt. Einer wollte die Frist zur Halbierung des Verkehrs auf 20 Jahre verdoppeln (Antrag Keller - S,BS), der zweite nicht die Fahrleistung, sondern die Umweltbelastung durch den motorisierten Strassenverkehr um die Hälfte reduzieren (Antrag Herzog - S,ZH) und der dritte Gegenvorschlag bezweckte generell eine Senkung der Umweltbelastung durch den motorisierten Strassenverkehr (Antrag Wiederkehr - U,ZH). In der Gesamtabstimmung empfahl der Nationalrat mit 105 zu 39 Stimmen und bei 24 Enthaltungen, die Initiative abzulehnen.

Im **Ständerat** wurde die Initiative ohne eigentliche Debatte und ohne Gegenstimme zur Ablehnung empfohlen.

97.078 „Initiative pour la réduction du trafic“. Initiative populaire
„Verkehrshalbwertungs-Initiative“. Volksinitiative

Message: 29.10.1997 (FF 1998, 205 / BBI 1998, 269)

Situation initiale

L'initiative déposée en mars 1996 "Pour une réduction du trafic" a pour objet une réduction de moitié du trafic routier motorisé en l'espace de dix ans dans le but de maintenir et d'améliorer les espaces vitaux. Une fois atteint ce nouveau degré de motorisation – mesurable au volume total du trafic - il ne pourra plus augmenter. Les transports publics ne seront pas soumis à ces règles.

Délibérations

CN	02.03.1999	AB 29
CE	16.06.1999	AB 540
CN / CE	18.06.1999	Votations finales (110:30 / 42:0)

Comportant une grande part d'émotion, le débat au **Conseil national** n'a pas seulement fait ressortir les différentes conceptions en matière de circulation, mais des philosophies différentes sur le sujet. Une majorité du Conseil national estimait que les transports publics ne pourraient pas absorber le surplus de trafic si l'initiative était acceptée. L'économie en souffrirait et les régions de périphérie et de montagne seraient désavantagées. Il faudrait en outre dénoncer une trentaine d'accords internationaux. Les partisans de l'initiative l'ont qualifiée de projet fascinant et prometteur pour l'avenir, susceptible d'améliorer la qualité de vie de tout un chacun et d'endiguer le flot de véhicules privés. Plutôt que de simplement subir les problèmes de trafic, l'initiative permettrait de participer activement à la conception des transports de demain.

Une proposition de la minorité de la commission, soutenue par des parlementaires de l'UDC du PL et du PRD et visant à déclarer l'initiative nulle, a été rejetée par 120 voix contre 36. De même, 3 propositions de contre-projets ont été rejetées: l'une d'elles (Keller - S, BS) demandait à faire doubler – de 10 à 20 ans - la durée pendant laquelle la réduction du trafic devait s'effectuer; une deuxième (Herczog - S, ZH) visait à réduire de moitié non pas le volume du trafic mais la pollution atmosphérique occasionnée par le trafic motorisé et la troisième (Wiederkehr - U, ZH) avait pour objet une réduction générale de la pollution occasionnée par le trafic routier motorisé. Au vote d'ensemble, le Conseil national a recommandé par 105 voix contre 39 et 24 abstentions le rejet de l'initiative.

Sans véritable débat et sans opposition, le **Conseil des Etats** a également recommandé le rejet de l'initiative.

97.078

Verkehrshalbierungs-Initiative
Initiative pour la réduction du trafic

Botschaft und Beschlussentwurf vom 29. Oktober 1997 (BB1 1998 289)
Message et projet d'arrêté du 29 octobre 1997 (FF 1998 205)
Kategorie I, Art. 68 GRN – Catégorie I, art. 68 RCN

Fischer-Seengen Ulrich (R, AG), Berichterstatter: Zunächst etwas Formelles zu dieser Verkehrshalbierungs-Initiative. Die Volksinitiative «für die Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs zur Erhaltung und Verbesserung von Lebensräumen» wurde am 20. März 1996 mit 108 841 gültigen Unterschriften in der Form des ausgearbeiteten Entwurfes eingereicht. Die KVF hat am 6. April 1998 die Initianten angehört und am 11. Mai 1998 die Vorlage des Bundesrates vom 29. Oktober 1997 beraten. Sie beantragt dem Plenum des Nationalrates, gleich wie der Bundesrat, die Volksinitiative Volk und Ständen ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung zu empfehlen. Es bestehen vier Minderheitsanträge, wovon einer die Initiative ungültig erklären will, einer die Initiative zur Annahme empfehlen will und zwei unterschiedliche Gegenvorschläge unterbreiten wollen. Gestern kam noch der Antrag Wiederkehr dazu.

Zum Inhalt der Volksinitiative: Die Initiative verlangt, dass Bund, Kantone und Gemeinden den motorisierten Strassenverkehr innerhalb von zehn Jahren nach deren Annahme halbieren, wobei der neue Stand nicht mehr überschritten werden darf. Massgebend ist dabei die gesamte in der Schweiz erbrachte Fahrleistung, wobei der öffentliche Verkehr nicht betroffen ist und nicht mitgerechnet wird. Die Mittel zur Zielerreichung sind durch das Gesetz zu bestimmen, wobei der Bundesrat dies auf dem Verordnungsweg tun muss, sofern die Gesetzgebung nicht innert dreier Jahre rechtskräftig ist. Zur Gültigkeit der Volksinitiative: Aufgrund eines Antrages – auf der Fahne ist es der Antrag der Minderheit I (Theiler), über den Sie noch abstimmen werden – hat sich die Kommission zunächst eingehend mit der Frage einer allfälligen Un-

gültigerklärung der Initiative im Sinne der Undurchführbarkeit befasst.

Ein Vertreter des Bundesamtes für Justiz legte die bundesgerichtliche Praxis hinsichtlich Ungültigerklärungen dar. Gemäss einheitlicher Doktrin und Praxis wird eine Volksinitiative wegen tatsächlicher Undurchführbarkeit nur dann als ungültig erklärt, wenn die Undurchführbarkeit ganz offensichtlich ist. Wenn dies nicht zweifelsfrei der Fall ist, muss der Entscheid über die Initiative Volk und Ständen überlassen bleiben. Beim Bundesamt für Justiz kommt man zum Schluss, dass im vorliegenden Fall die Durchführung zwar enorm schwierig, aber nicht unmöglich wäre. Die Kommission schloss sich dieser Auffassung an und lehnte den Antrag auf Ungültigerklärung mit 13 zu 6 Stimmen bei 1 Enthaltung ab. Zum Materiellen: Während die Initianten offenliessen, wie die Initiative bei einer allfälligen Annahme durchzusetzen wäre, hat es sich der Bundesrat nicht nehmen lassen, der praktischen Umsetzung in seiner Botschaft ein eigenes Kapitel zu widmen. So listet er verschiedene mögliche Massnahmen auf, wie einen Ökobonus im Bereich Personenverkehr mit einer Anhebung des Benzinpreises um Fr. 1.00 bis Fr. 1.70, die Förderung von Mitfahrergemeinschaften, die Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs, die Schaffung autoarmer Städte und Tourismusorte sowie die Einführung autofreier Sonntage. Der Bundesrat beziffert das höchstmögliche Reduktionspotential all dieser Massnahmen mit 40 Prozent, realistischere jedoch höchstens auf die Hälfte der von den Initianten geforderten Reduktion. Das Ziel könnte somit nur mit noch viel einschneidenderen Massnahmen erreicht werden, was die Schwierigkeiten der praktischen Durchführung aufzeigt.

Zusätzlich wurde in der Kommission geltend gemacht, dass die Annahme der Initiative Berggebiete und Landregionen, die vom öffentlichen Verkehr nicht ebenso optimal erschlossen werden können wie die Agglomerationen, benachteiligen würde. Überdies wäre der öffentliche Verkehr gar nicht in der Lage, das Mehraufkommen fristgerecht zu bewältigen. Der allen Kreisen zugängliche Individualverkehr ist zudem ohne Zweifel eine soziale Errungenschaft der heutigen Zeit. Bei einem Einsatz von marktwirtschaftlichen Instrumenten zu dessen Reduktion, wie einer exorbitanten Erhöhung des Benzinpreises, würden vor allem die sozial schwächeren Glieder unserer Gemeinschaft getroffen, während die wohlhabenden eine solche Belastung kaum spüren würden. Die Initiative ist deshalb auch als eminent unsozial einzustufen.

Zur Kündigung völkerrechtlicher Abkommen: Die Initiative steht im Gegensatz zu wesentlichen internationalen Abkommen; dazu zählen das Freihandelsabkommen von 1972, das Übereinkommen über den Strassenverkehr von 1992 und das Transitabkommen von 1993. Die Verwaltung hat nicht weniger als 30 Abkommen aufgelistet, die im Falle einer Annahme der Initiative gekündigt werden müssten – eine ausserpolitisch höchst ungemütliche Situation. Auch aus diesem Grund ist die Mehrheit der Kommission für die Ablehnung der Initiative.

Zu den Gegenvorschlägen:

Der Gegenvorschlag der Minderheit II (Keller Christine) übernimmt den Initiativtext, will aber die Fristen für die Zielerreichung verdoppeln. Ausserpolitisch stellen sich die gleichen Probleme wie beim Initiativtext, indem die gleichen Abkommen auch in diesem Fall gekündigt werden müssten. Zwar wird die Durchführbarkeit mit der doppelt so langen Frist etwas erleichtert, die grundsätzliche Problematik des Vorhabens besteht jedoch unverändert, weshalb die Kommissionsmehrheit auch diesen Antrag ablehnt.

Der Gegenvorschlag der Minderheit III (Herczog) hat einen anderen Ansatz, indem er nicht das Verkehrsaufkommen, sondern die Umweltbelastung reduzieren will. Hier bestehen zunächst Bedenken, ob die Einheit der Materie noch gewahrt wäre, da die Zielsetzung dieses Gegenvorschlages von derjenigen der Initiative doch stark abweicht, wenn auch die Grundidee die gleiche ist. Sodann stellte die Kommissionsmehrheit fest, dass der Bund bereits zahlreiche Massnahmen zur Reduktion der Emissionen getroffen hat und daran ist, weitere zu treffen. Zu erinnern ist an das CO₂-Gesetz,

worüber wir eben gesprochen haben. Der Gegenvorschlag der Minderheit III (Herczog) rennt in der Tendenz offene Türen ein, wobei seine Radikalität allerdings grosse Umsetzungsprobleme verursachen würde. Die Kommission lehnte deshalb auch diesen Gegenvorschlag (10 zu 7 Stimmen) ab. Über den Gegenvorschlag von Herrn Wiederkehr werde ich mich äussern, sobald er diesen vor dem Rat begründet haben wird.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Kommissionsmehrheit beantragt, die Gültigkeit der Initiative nicht in Frage zu stellen, diese aber ohne Gegenvorschlag Volk und Ständen zur Ablehnung zu empfehlen. Der Antrag der Minderheit IV (Hollenstein) – der entsprechende Antrag wurde in der Kommission mit 12 zu 4 Stimmen abgelehnt – empfiehlt die Annahme der Initiative.

Ratti Remigio (C, TI), rapporteur: La mobilité fait partie des valeurs qui, encore, sont partagées dans cette société post-industrielle. Elle est un symbole de liberté, mais, il faut bien le souligner, elle constitue aussi une contrainte. En effet, dans la réalité, presque la moitié de nos voyages correspondent à une mobilité forcée, pour se rendre au travail par exemple.

Il est bien naturel de penser à une mobilité plus rationnelle ou, encore mieux, à une mobilité plus intelligente. L'initiative pour la réduction du trafic a été déposée le 20 mars 1996, munie de 108 841 signatures. Plus précisément, elle vise à réduire de moitié le trafic routier motorisé, afin de maintenir et d'améliorer les espaces vitaux. Elle constitue la dernière en date d'une longue série d'initiatives ayant pour objet la diminution du trafic motorisé individuel ou, tout au moins, la limitation des effets négatifs de ce trafic. Ce qui est nouveau, dans cette initiative, c'est la démarche qu'elle prescrit et qui consiste à réduire de moitié les prestations kilométriques du trafic motorisé individuel en Suisse.

La Commission des transports et des télécommunications s'est occupée de cette initiative lors de deux séances, le 6 avril et le 11 mai 1998. Le premier problème posé a été celui de l'acceptabilité formelle de cette initiative. Est-elle vraiment réalisable? Non, selon la proposition Theiler qui a demandé à la commission, et qui demande aujourd'hui encore à ce Conseil, par sa proposition de minorité I, de rejeter l'initiative. Le Département fédéral de justice et police a fait savoir que malgré les énormes difficultés de réalisation de cet objectif, on ne peut pas déclarer une totale impossibilité d'entrer en matière. Ainsi, la commission a refusé la proposition Theiler par 13 voix contre 6 et avec 1 abstention.

Mais quelles seraient alors les mesures à mettre en oeuvre pour diminuer de moitié le trafic motorisé individuel? L'initiative laisse le devoir au Conseil fédéral de trouver ces mesures en cas d'acceptation de celle-ci. Le message y consacre quand même un chapitre entier. Voici une liste de mesures possibles:

1. un écobonus avec un relèvement du prix de l'essence d'un minimum de 1 à 1,70 franc environ;
2. l'encouragement de la pratique de partage avec des tiers de sa propre voiture individuelle;
3. l'introduction de dimanches sans trafic;
4. des mesures ultérieures pour la limitation du trafic en zones urbaines ou en zones touristiques.

Le message dit quand même qu'avec ces mesures, pourtant assez sévères, on arriverait probablement à atteindre à peine la moitié de l'objectif. D'autres mesures seraient donc à envisager, mais il n'y a pas d'inventaire de ces mesures. On pourrait dire, comme j'ai pu le faire, que des mesures de type économique intelligentes telles que le «road pricing», c'est-à-dire introduire un prix pour la route, pourraient encore être envisagées. On en a discuté au sein de la commission, mais on a pu toutefois faire remarquer que même l'introduction de mesures sophistiquées telles que le «road pricing» ne sont pas destinées comme telles à la réduction de moitié du trafic, mais simplement à une mobilité plus intelligente qui ne provoque pas de congestion, ou qui la réduit.

Ainsi, on arrive à voir les possibles effets négatifs de la réalisation éventuelle de cet objectif. En particulier, on a souligné

que l'acceptation de cette initiative aurait un impact négatif sur la croissance économique, eu égard à la brièveté du délai fixé pour sa mise en oeuvre, et un impact sur l'emploi, avec pour conséquence inévitable une aggravation du chômage.

Un autre grand défaut pourrait être la mise en danger du programme de financement des grands projets relevant des transports publics. En effet, diminuer de moitié le trafic privé impliquerait une très forte augmentation de la demande de transports publics et donc une augmentation de l'offre. Celle-ci serait alors jugée insuffisante et il y aurait quand même des effets pervers. Par exemple, si on diminuait le trafic individuel privé, le trafic des marchandises par la route s'en trouverait encore plus facilité.

Une autre raison est celle des difficultés dans nos relations avec l'étranger. En particulier, les accords bilatéraux, qui sont aujourd'hui à approuver, seraient à réviser; en tout cas, on a fait une liste de 30 accords internationaux que la Suisse a signés et qui devraient être revus.

De plus, il y a le problème de la politique régionale. Les régions périphériques et touristiques risquent d'être menacées par l'acceptation de cette initiative.

Au total, en raison de ces inconvénients, l'initiative pour la réduction du trafic ne constitue pas une alternative valable à la politique menée par le Conseil fédéral. On rappelle que toute une série de mesures ont été déjà votées qui sont des mesures cohérentes dans une certaine politique du moyen et long terme. Le peuple a voulu cette politique d'encouragement des transports collectifs.

Pour terminer, venons-en aux propositions. La proposition Keller Christine demande tout simplement que le délai de 10 ans soit porté à 20 ans afin de faciliter la mise en application de cette initiative populaire. La commission n'a pas été de cet avis et la proposition Herczog a essayé de viser un autre objectif, probablement meilleur, qui est non pas de réduire de moitié le trafic individuel, mais de réduire les charges pour l'environnement. C'est quand même l'objectif principal. Là, la commission s'est demandé cependant s'il y avait encore une unité de matière, étant donné qu'on s'éloignait des objectifs de l'initiative. La proposition Herczog a été rejetée par 10 voix contre 7.

Au total donc, la Commission des transports et des télécommunications vous propose de ne pas donner suite à cette initiative populaire, sans présenter de contre-projet. En ce sens, elle a voté par 12 voix contre 4 en faveur du rejet de l'initiative populaire.

Theller Georges (R, LU): Die Verkehrshalberungs-Initiative wird von Bundesrat und Kommissionsmehrheit zur Ablehnung empfohlen. Materiell schliesse ich mich dieser Empfehlung an. Selbstredend bitte ich Sie auch, die Änderungsanträge zu Artikel 1a und auch den Antrag Wiederkehr abzulehnen.

Die Initianten geben mit diesen Änderungsanträgen selber zu, dass die Initiative in der ursprünglichen Fassung undurchführbar ist. Solche nachträglichen Änderungen betrachte ich ohnehin als sehr problematisch, wird damit doch dem Vorgehen Tür und Tor geöffnet, Initiativen mit zweifelhaftem Inhalt einzureichen und dann mit nachträglichen Änderungen irgendwie salonfähig zu machen.

Bei der vorliegenden Volksinitiative stellt sich aber tatsächlich die Frage, ob sie überhaupt durchführbar ist. Ich komme klar zum Schluss, dass sie es nicht ist; vor allem ist sie nicht durchführbar, ohne dass andere Verfassungsbestimmungen gravierend verletzt werden.

Aus Seite 18 der Botschaft geht hervor, dass alle vom Bundesrat abgeklärten Massnahmen wie Ökobonus, LSVA, Road pricing, autoarme Städte und Tourismusorte – was immer das auch heissen mag – sowie autofreie Sonntage, nicht ausreichen würden, um das Ziel der Initiative zu erreichen. Der Bundesrat schreibt, dass ohne Fahrverbote, ohne Einschränkung des Alters der Fahrzeuglenker – er hat nicht gesagt wie alt, lassen wir das einmal offen –, ohne Kilometerkontingentierung und ohne Vorschriften über die Auslastung der Fahrzeuge die Ziele der Initiative nicht erreichbar sind.

Damit deutet er an, dass er an der Durchführbarkeit der Initiative selbst in hohem Masse zweifelt.

Der Bundesrat geht aber noch weiter. Er führt in der Botschaft aus, dass negative Auswirkungen auf das Wirtschaftswachstum, verbunden mit einer Wertschöpfungsreduktion um 20 Milliarden Franken pro Jahr, die Folge sein werden. Verbunden damit seien die Auswirkungen auf die Beschäftigung beträchtlich, die Arbeitslosigkeit würde gravierend zunehmen. Der Bundesrat geht sogar noch weiter und erklärt auf Seite 26 der Botschaft unter dem Titel «Fatale Auswirkungen» – er gebraucht dieses Wort –, dass die Initiative dem sozialen Frieden abträglich wäre.

Was könnte man denn noch Negativeres gegen eine Volksinitiative anführen als die Gefährdung des sozialen Friedens? Laut Artikel 2 der Bundesverfassung – das haben wir nicht geändert – hat der Bund unter anderem die Aufgabe, für Ruhe und Ordnung im Inneren zu sorgen und die gemeinsame Wohlfahrt zu fördern. Wie kann man eine Volksinitiative für gültig erklären, welche Arbeitsplätze vernichtet, die Gewerbefreiheit massiv einschränkt, den sozialen Frieden gefährdet und die allgemeine Wohlfahrt reduziert? Ich komme zum Schluss, dass der Bundesrat klar die falschen Schlüsse gezogen hat, wenn er nach all seinen richtigen und klugen Erwägungen nicht zur Auffassung gelangt, dass die Volksinitiative offensichtlich undurchführbar ist.

Einige Votanten juristischer Provenienz werden in der Debatte dann sagen, dass die bisherige Praxis des Parlamentes für die Durchführbarkeit spreche und ein Gutachten des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartementes in diese Richtung gehe. Die Frage der Durchführbarkeit ist für mich nicht eine rein juristische, sondern vor allem eine solche der Beurteilung der Folgen der Volksinitiative. Wenn wir den Durchführbarkeitsbegriff auf das rein theoretisch Machbare reduzieren, werden wir dem Umstand nicht gerecht, dass eine neue Verfassungsbestimmung nicht gegen bestehende Verfassungsbestimmungen verstossen darf. Könnten Sie sich z. B. eine Initiative zur Halbierung der Arbeitsplätze in der Schweiz vorstellen? Rein theoretisch wäre das möglich. Es wäre kein Problem; man könnte es durchführen. Es wären davon vor allem vielleicht noch mehr Menschen sehr negativ betroffen als bei der vorliegenden Initiative. Aber ein Abbau von Arbeitsplätzen im vom Bundesrat dargestellten Ausmass ist für mich ein klarer Verstoß gegen die Bundesverfassung. Eine Initiative, welche vielen Menschen in diesem Land den Arbeitsplatz raubt, kann und darf nicht gültig sein.

Ich beantrage Ihnen im Namen der Minderheit I, aus diesen Erwägungen die richtigen Schlüsse zu ziehen und diese Volksinitiative für ungültig zu erklären und somit Volk und Ständen nicht zur Abstimmung zu unterbreiten. Selbstredend beantrage ich Ihnen namens der Minderheit I, auch Artikel 2 zu streichen.

Keller Christine (S, BS): Die Verkehrshalberungs-Initiative enthält – das soll nicht bestritten werden – ein Stück Utopie. Es geht dabei aber um eine notwendige Utopie. Sie ist notwendig für die Zukunftsfähigkeit unseres Landes und auch für unsere Tages- und Realpolitik, die wir hier drin betreiben. Ohne den Nährboden von Visionen und neuen Ideen kann keine zukunftsgerichtete Tagespolitik entstehen; ohne diesen Nährboden wird sie sich im Kreise drehen und zum Selbstzweck werden.

Es geht hier aber auch um eine realisierbare Utopie, eine durchaus konkret umsetzbare und verwirklichtbare Utopie. Ich werde darauf im Verlauf meines Votums noch zurückkommen. Die Volksinitiative setzt ein klares und verständliches Ziel: die Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs innert zehn Jahren nach ihrer Annahme. Für die Initiantinnen und Initianten ist dieses Ziel nicht Selbstzweck, sondern der Hebel für eine Bewegung hin zu einer nachhaltigen Mobilität als Bestandteil einer zukunftsfähigen Gesellschaft.

Nachhaltige Mobilität ist dabei – nicht nur, aber auch – auf ökologische Weise definiert, zum Schutz der natürlichen Lebensräume und der begrenzten Ressourcen, aber auch in einem umfassenderen Sinne als Rückgewinnung von Lebensräumen für Kinder, ältere Menschen und Behinderte, Vermei-

derung der weiteren Zersiedelung der Landschaft, Verhinderung von Verkehrspförmern usw., denn die Mobilitätsfrage ist nicht nur eine umweltpolitische, sondern auch eine gesellschaftliche Frage.

Die Romantik des Autos hat ausgedient – um diesen schönen Satz zu wiederholen, den ich von den Initianten gehört habe. Der motorisierte Strassenverkehr ist enorm ineffizient und stellt eine ebenso enorme Ressourcenverschwendung dar. Dennoch – das sei hier klar betont: Diese Volksinitiative verteuert die Mobilität an und für sich nicht, und sie verteuert und verbietet auch nicht die Autos. Sie anerkennt ausdrücklich, dass es gute und legitime Gründe gibt, ein Auto zu benutzen, z. B. wenn jemand abgelegen wohnt oder Waren transportieren muss. Die Initiantinnen und Initianten sind jedoch zu Recht der Meinung, dass die Zunahme des Strassenverkehrs um das Zwanzigfache seit den fünfziger Jahren zu hoch ist. Die Hälfte des Strassenverkehrs, den wir heute haben, soll nach ihrer Meinung genügen, um legitime Bedürfnisse zu befriedigen und den Anforderungen an ein effizientes und nachhaltiges Verkehrssystem zu genügen.

Der von den Initiantinnen und Initianten vorgeschlagene Text beinhaltet lediglich das Halbierungsziel. Sie haben jedoch konkrete Vorschläge zur Verwirklichung ausgearbeitet: den sogenannten Ökobonus, die Einführung des Road pricing, die konsequente Förderung des öffentlichen Verkehrs, die gezielte Förderung des Autoteilens («car pooling»), von Leichtmobilen und Velofahren, autoarme Städte und Erholungsgebiete sowie die Aufhebung der Zweckbindung der Treibstoffzölle.

Die Volksinitiative verlangt im übrigen eine Reduktion des Strassenverkehrs in der Schweiz um insgesamt 50 Prozent. Es ist dabei klar, dass Rand- und Berggebiete ganz anders zu behandeln sind als Städte und Agglomerationen. Eine Studie des Dienstes für Gesamtverkehrsfragen des UVEK hat ergeben, dass die von den Initianten vorgeschlagenen Massnahmen ein kohärentes Konzept bilden und als «wichtige Bausteine für eine längerfristige Strategie hin zu einem nachhaltigen Verkehrssystem» beurteilt werden. Das Halbierungsziel ist also grundsätzlich erreichbar, allerdings gemäss dieser Studie nicht innerhalb von zehn Jahren, wohl aber verteilt auf einen grösseren Zeitraum von fünfzehn bis dreissig Jahren.

Die Initiantinnen und Initianten selber erachten diese zeitliche Annahme als zu pessimistisch. Fest steht jedoch, dass das Ziel mit den vorgegebenen Massnahmen erreicht werden kann, und zwar ohne weiteres – entgegen den Ausführungen von Herrn Theiler – auf eine sozialverträgliche Weise und auch auf eine Weise, die die Randgebiete nicht benachteiligt. Auch die Eurokompatibilität ist gemäss den vorliegenden Studien gegeben.

Die Utopie ist also machbar. Die Vorstellungen der Initiantinnen und Initianten sind sinnvoll und wichtig. Ich möchte in diesem Zusammenhang auch auf den Hilferuf des Schweizerischen Städteverbandes hinweisen, den Kernstädten bei der Lösung ihrer Verkehrsprobleme beizustehen. Sie fordern in einem Manifest für eine neue urbane Mobilität Massnahmen ganz in Sinne der Initianten, wie namentlich das Road pricing. Ich stelle mich aus all diesen Gründen hinter die Anliegen der «Umverkehr»-Initiative. Unser Minderheitsantrag will die Akzeptanz der Idee erhöhen, indem er die zeitlichen Vorgaben der erwähnten Studie des Dienstes für Gesamtverkehrsfragen aufgreift – im Sinne eines Gegenvorschlages natürlich, nicht etwa im Sinne einer Abänderung des Initiativtextes, wie dies Herr Theiler gemeint hat. Die Verkehrshalbierung soll nach unseren Vorstellungen statt nach zehn Jahren innert zwanzig Jahren stattfinden, mit einem Etappenziel von einer Reduktion von 20 Prozent nach zehn Jahren. Sollte dieser Minderheitsantrag abgelehnt werden, unterstütze ich den Vorschlag der Initiantinnen und Initianten.

Ich bitte Sie, unserem Minderheitsantrag und dem Anliegen der Initiative zuzustimmen. Abzulehnen ist klar der letztlich politisch und nicht juristisch begründete Antrag der Minderheit I (Theiler), die Initiative ungültig zu erklären. Geben Sie der notwendigen und machbaren Vision eines schlanken, sanften und nachhaltigen Verkehrssystems eine Chance.

Herczog Andreas (S, ZH): Wie manche Volksinitiativen will auch diese Initiative eine Wende einleiten. Nur geht diese Wende in eine falsche Richtung, insbesondere was die Verkehrspolitik betrifft. Der Ansatz dieser Initiative ist falsch, und zwar in zweierlei Hinsicht:

1. Die Diskussion fällt mit dieser Initiative hinter den Stand der aktuellen Verkehrsdiskussion zurück. Sie werden das nachher nochmals miterleben, wenn seitens der Freiheitspartei – oder von welcher Seite auch immer – die alten Debatten wieder aufgewärmt werden. Die Initiative fällt sicher hinter die aktuelle Verkehrsdebatte zurück.

2. Sie greift lediglich und in allzu ideologischer Art und Weise die Mobilität an. Deshalb habe ich bzw. beantragt die Minderheit III einen Gegenvorschlag.

Zunächst zu den beiden Kritikpunkten: Die Initiative fällt hinter die aktuelle Verkehrsdebatte zurück. Wir haben ja in den letzten drei Jahren nach Überwindung diverser Gräben politischer und ideologischer Art auch Volksabstimmungen gewonnen, und zwar mit der einzig richtigen verkehrspolitischen Zielsetzung, die heisst: Umlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene – einerseits aus volkswirtschaftlichen Gründen und andererseits auch aus ökologischen Gründen. In dieser Zielsetzung ist das Volk uns gefolgt, und wir haben heute im Parlament und in diesem Rat zwar keinen Konsens, aber durchaus eine achtbare Mehrheit, die diese Zielsetzung verfolgt.

Nun kommt diese Initiative mit dem Ziel der Halbierung der Fahrleistung des motorisierten Strassenverkehrs. Die Halbierung der Fahrleistung geht verkehrspolitisch in eine komplett andere Zielrichtung, die nicht mehr als Zielsetzung bezeichnet werden kann. Nochmals: Die aktuelle, verkehrspolitisch richtige Zielsetzung ist die Umlagerung von der Strasse auf die Schiene.

Der zweite Fehlanlass dieser Initiative: Dadurch, dass man die Forderung nach der Halbierung der Fahrleistung auf die Fahne schreibt, erhält sie gewissermassen einen einseitig moralistischen Kern. Es wird einzig die Mobilität angegriffen, und zwar auf eine Art und Weise, dass die Obrigkeit vorschreiben soll, wer wie mobil sein soll.

Sonst bin ich – aus der Stadt Zürich kommend – durchaus ein Vertreter der Anliegen der Städte, aber ich muss Ihnen sagen, dass diese Initiative natürlich auch regional gesehen eine allzu enge Optik hat. Sie greift jene Problematik nicht auf, die in anderen Regionen – eben nicht nur in den Agglomerationen – entsteht. Dadurch geht man aufgrund einer geographisch, moralisch und politisch sehr einseitigen Optik an ein Problem heran, bei dem wir – wie ich gesagt habe – bereits weiter sind.

Entscheidend ist nicht die Halbierung der Fahrleistung, sondern entscheidend ist eigentlich die Eindämmung der Auswirkungen der Fahrleistung – mit anderen Worten: die Eindämmung der Umweltbelastung und insbesondere die Ermöglichung und Anreizgebung für neue technologische Möglichkeiten. Die Initiative geht genau diesen Weg nicht. Ob man jetzt ein «2-Liter-Auto» oder ein «10-Liter-Auto» fährt, spielt keine Rolle, es wird gleich belohnt bzw. gleich bestraft. Genau in dieser Debatte bezüglich dieser Feinmechanik sind wir heute einiges weiter.

In diese Richtung geht mein Minderheitsantrag. Ich möchte einen Gegenvorschlag zu dieser Initiative sehen. Ich bitte Sie, dem zuzustimmen, in dem Sinne, dass man nicht die Fahrleistung halbiert, sondern die Konsequenzen der Fahrleistung, das, was relevant ist, nämlich die Umweltbelastung, und zwar in einem realistischen Zeitraum.

Ich bitte Sie, dem Antrag der Minderheit III zuzustimmen und damit auch die richtige verkehrspolitische Debatte und die richtige Mobilitätsdebatte zu eröffnen und nicht diejenige, die uns in der Verkehrsdebatte der vergangenen Jahre eher wieder zurückwirft.

Ich bitte Sie nochmals, dem Gegenvorschlag gemäss Antrag der Minderheit III zuzustimmen.

Hollenstein Pia (G, SG): Im Namen der Minderheit IV beantrage ich Ihnen, der «Umverkehr»-Initiative zuzustimmen. Seit Jahren wird die Zunahme des motorisierten Verkehrs

beklagt, ein Ausbau des Strassennetzes verlangt, auch wenn alle wissen, dass die notwendige Reduktion des motorisierten Individualverkehrs nicht mit einem grösseren Strassenangebot erreicht werden kann. Alle bisherigen Lösungsansätze haben immer mehr Verkehr gebracht, also die Situation oft nur verschlimmert. Die «Umverkehr»-Initiative ist demgegenüber ein zukunftsverträgliches Projekt, das zu mehr Lebensqualität für alle führt. Dies ist auch dem vom Dienst für Gesamtverkehrsfragen verfassten Grundlagenbericht zur Volksinitiative zu entnehmen. Dieser sagt aus, dass die Volksinitiative eine Halbierung des Energieverbrauches im Privatverkehr bringt, dass die Luftqualität wesentlich verbessert würde, dass mit einer Lärmreduktion gerechnet werden könnte, dass es 20 bis 30 Prozent weniger Tote und Verletzte geben würde und dass per saldo mit der Annahme der Volksinitiative mehr Arbeitsplätze entstehen würden.

Deshalb, Herr Herzog, ist die Initiative hochaktuell. Der Bericht beurteilt die Umsetzungsmassnahmen, die in der «Umverkehr»-Initiative vorgeschlagen werden, als adäquat. Ich zitiere einen Satz aus der Gesamtbeurteilung: «Die vorgeschlagene Strategie kann deshalb als zweckmässig bezeichnet werden.» Der Schlusssatz des Berichtes lautet: «Schliesslich zeigt die Initiative auch für den Verkehrsbereich auf, dass eine Steuerreform hin zum Prinzip Ökosteuer, die die negativen Belastungen besteuert und gleichzeitig den Faktor Arbeit verbilligt, als Baustein für ein nachhaltiges Verkehrssystem positiv zu würdigen ist.»

Schade bloss, dass der Bundesrat in der Botschaft die vorgeschlagenen zukunftsweisenden Massnahmen nicht aufnimmt. Die positiven Aussagen des Grundlagenberichtes sind dem Bundesrat in seiner Botschaft nur gerade eine Fussnote wert.

Die Initiative ist die Chance für die Schweiz, im Verkehrsreich fortschrittlicher zu handeln als andere Länder. Diese Chance gilt es heute mit einem Ja zur Volksinitiative zu nutzen. Die Schweiz hat ein Riesenpotential an Wissen für ökologische Leichtmobile und für die Nutzung von Solarenergie. Kein anderer als der ehemalige Chef der Chrysler, Herr Lee Iacocca, hat eine Finanzierungsgesellschaft für Fahrzeuge der sanften Mobilität, für Elektrovelos und -rikschas gegründet. Er hat das wirtschaftliche Zukunftspotential von nachhaltiger Mobilität erkannt. Die Schweiz könnte ihren Technologievorsprung in diesem Bereich ebenfalls wirtschaftlich nutzbar machen. Es gilt nicht nur Risikokapital zur Verfügung zu stellen, sondern auch die entsprechenden Märkte zu schaffen.

Genau das macht die «Umverkehr»-Initiative möglich. Die Initiative hat auch Unterstützung von namhaften internationalen Fachleuten wie Professor Hartmut Grassl, dem weltbekannten Klimaforscher, oder dem Mitinitianten Professor Jost Krippendorf erhalten. Grassl und der bekannte Verkehrsplaner Hermann Knoflacher von der Universität Wien haben denn auch die europäische Erklärung zur Unterstützung der Initiative unterzeichnet. Ein Satz aus der Erklärung: «Wir begrüssen die Schweizer Volksinitiative zur Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs. Die Schweiz kann damit die internationale Führungsrolle bei der Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität übernehmen und für ganz Europa wichtige Impulse setzen.» Professor Dennis Meadows, Autor des Buches «Die Grenzen des Wachstums» und bekanntestes Mitglied des Club of Rome, sagt: «Ein Ja der Schweiz zur 'Umverkehr'-Initiative, das wäre ein unschätzbare Beitrag zur Zukunft der ganzen Welt.»

Die Initiative ist und bleibt ein sinnvolles, zukunftsorientiertes Projekt. Die gegenwärtige Verkehrspolitik geht immer noch davon aus, dass der Verkehr zunimmt. Sie versucht zwar, die Auswirkungen auf die Umwelt in Grenzen zu halten, schafft es aber nur ungenügend. Mit der Unterzeichnung des Uno-Übereinkommens von Rio 1992 haben Parlament und Regierung die Aufgabe übernommen, eine Konzeption für eine nachhaltigen Verkehrspolitik vorzulegen und diese umzusetzen. Davon sind wir heute weit entfernt. Die «Umverkehr»-Initiative ist das richtige Instrument, dies zu ändern. Die Umsetzung wird einen grossen Innovationsschub auslösen. Wir sollten es aus Verantwortung unseren kommenden Genera-

tionen gegenüber nicht unterlassen, diejenigen Massnahmen einzuleiten, die heute möglich sind. Die Palette der Massnahmen ist gross. Könnten Bundesrat und Parlament einen anderen Weg aufzeichnen, wie wir nachhaltigere Verkehrspolitik zielgerichtet in der Realität umsetzen könnten, so wäre die Initiative überflüssig. Einen solchen alternativen Weg zur Initiative gibt es aber nicht; deshalb ist der Initiative zuzustimmen.

Ich schliesse mit dem Werbespot von Pipilotti Rist für die «Umverkehr»-Initiative: «'Umverkehr', das ist genau der Kick, den die Schweiz braucht.»

Wiederkehr Roland (U, ZH): Herr Theiler, der die Initiative ungültig erklären möchte, erinnert mich fatal an den Verfasser eines Leserbriefes im «Tages-Anzeiger» im Jahr 1995. Als damals die Zahl der Verkehrstoten in der Schweiz zum allerersten Mal auf 700 gesunken war, schrieb dieser an und für sich gescheitete Mann, weniger als 700 Tote würden wir uns in Zukunft auf unseren Strassen nicht leisten können, weil die Investitionen dafür zu gross wären. Herr Theiler hat jetzt gesagt, ein Umdenken im Verkehr könnten wir uns gesellschaftlich nicht leisten, weil die Folgen zu gross wären. Wir haben heute im Rückblick auf das letzte Jahr «nur noch» 590 Tote auf unseren Strassen. Wir haben also 110 Tote «eingespart», und unsere Gesellschaft ist nicht zusammengebrochen; sie wird auch künftig nicht zusammenbrechen. Die Initiative dieser jungen Leute wäre eine Chance für die Schweiz, könnte einen Entwicklungsschub auslösen und die Schweiz zu einer internationalen Drehscheibe für innovative Mobilität werden lassen.

Englisch muss es sein: «new mobility». Was ist «new mobility»? Sie zeigt auf, wie moderne Verkehrsmittel, effiziente Organisation und ökonomischer Einsatz der finanziellen Mittel kombiniert werden können und dass dabei weder Wohlstand noch Bewegungsfreiheit gefährdet werden. Dabei muss ja nicht alles neu erfunden werden. Autoteilet-Genossenschaften, «car pooling», Mitfahrzentralen, Ruf-Sammeltaxi, City-Logistik, alles existiert schon; Twike, Swiss-Teeny, Verkehrsverbund, Velowege usw. ebenfalls. Auch die alternative Vermögensverwaltung existiert schon; das sind alles bekannte und erprobte Komponenten eines modernen Mobilitätskonzepts.

Warum nun die Schweiz? Die Schweiz wäre prädestiniert, in einem solch modernen Wirtschaftszweig eine führende Rolle zu übernehmen. Traditionell zeichnet sich unser Land durch eine Innovationskraft und eine grosse Erfindertadition aus. Das Ausbildungsniveau ist überdurchschnittlich hoch, und die notwendige Finanzkraft ist ebenfalls vorhanden. Die dichte Besiedlung und die damit verbundenen kurzen Verkehrswege bilden eine gute Voraussetzung, speziell in der Anfangsphase, wenn der Aktionsradius der innovativen Verkehrsmittel zum Teil noch etwas eingeschränkt ist. Last, but not least: das Fehlen einer herkömmlichen Automobilindustrie in unserem Land erleichtert einen solchen Einstieg in einen neuen Wirtschaftszweig.

Die «Umverkehr»-Initiative der jungen Leute ist eine Vision, die nicht einschränkt. Es ist ein Angebot, zuallererst einmal die politische Diskussion öffentlicher Verkehr versus Privatverkehr mit jeweils einem Menschen pro Wagen zu entkrampfen. Das Ziel der Verkehrshalbierungs-Initiative ist es, einen kreativen gesellschaftlichen Prozess auszulösen, der es ermöglicht, neue Wege zu beschreiten. Die Umsetzung der Initiative wäre ein kreativer Prozess, der nicht schulmeisterlich einschränken möchte, sondern er wäre vielfältig, kulturell vielseitig und würde alle interessierten Kreise einbeziehen. Die Stärke der jungen Leute ist die Kraft der Vision und die Offenheit gegenüber möglichen Lösungen.

Nun ist mir aber schon klar, dass diese Initiative keine Chance hat. Wir wissen auch, dass wir uns in einem europäischen Umfeld bewegen, das nicht auf eine solche Vision ausgerichtet ist. Denn in allen Ländern um uns herum sind Industrien vorhanden, die grossen Druck ausüben können; wirtschaftliche Interessen stehen auf dem Spiel. Inmitten Europas wird es uns nicht gelingen, so quasi als Insel einen anderen Weg einzuschlagen. Daran ändern auch die Minder-

heitsanträge, mit welchen die Zeiträume erstreckt werden sollen, wohl wenig. Die politischen Machtverhältnisse sind der Initiative nicht günstig, aber als Denkanstoss kann sie erfolgreich sein, wenn auch nicht als Mittel zur Verfassungsänderung.

Was mir aber gefällt, ist der Mut zur Utopie, zur Phantasie und der Wille zum Handeln von unten her. Deshalb möchte ich aus dieser Initiative retten, was zu retten ist, nämlich vom Handeln von unten her, das in der Initiative drin ist. Gemäss Artikel 37bis Absatz 2 der Bundesverfassung, der den Gemeinden mehr Handlungsspielraum gewähren will, können unter Beachtung aller demokratischen Spielregeln auch neue Modelle ausprobiert werden. Das ist echter, gelebter Föderalismus.

Mein Gegenvorschlag ist deshalb ausgearbeitet worden, weil diese Kreativitätsinsel, dieser Kreativitätsteil der Initiative, für mich im Vordergrund steht. Wir verzichten bewusst auf zahlenmässige Vorgaben. Mein Antrag umfasst den allgemeinen Bundesauftrag und die vermehrte Kompetenz der Gemeinden. Damit können wir dann auch auf die Übergangsbestimmungen verzichten und das Referendum in letzter Konsequenz ausschalten.

Ich bitte Sie, meinem Gegenvorschlag zuzustimmen, der ein wichtiges Element der Initiative, ein sehr schweizerisches Element, nämlich das föderalistische Element, das Handeln von unten her, aufnimmt.

Friderici Charles (L, VD): Dopés par le succès de l'initiative des Alpes devant le peuple, les milieux qui ont lancé l'initiative pour la réduction du trafic ont péniblement récolté 108 841 signatures valables. Or, lors du lancement de cette deuxième initiative populaire, ils n'ont pas tenu compte des effets néfastes engendrés par l'initiative des Alpes durant les négociations bilatérales que nous menions avec l'Union européenne. Pourtant, au moment du dépôt de cette nouvelle initiative, destinée à limiter la mobilité, les difficultés que nous rencontrons avec nos partenaires européens étaient déjà connues. Plus important encore, le Parti socialiste, qui se prétend pro-européen, soutient, du bout des lèvres pour certains, cette initiative pour la réduction du trafic, alors même que l'acceptation de celle-ci nous obligerait à dénoncer plusieurs accords internationaux, faute de quoi nous discriminerions les ressortissants suisses en faveur des automobilistes étrangers.

A première vue, une telle solution ne gêne pas les auteurs de l'initiative. En effet, on retrouve dans leurs rangs les mêmes personnes qui demandent aujourd'hui de strictes mesures d'accompagnement en relation avec l'accord bilatéral sur les transports, mesures qui discriminent l'industrie suisse des transports routiers, mais également l'ensemble des industries suisses, les principaux clients des transporteurs.

Examinons plus en détail la convention de Vienne sur la circulation routière, dans laquelle il est spécifié, à l'article 3 alinéa 3: « Sous réserve des dérogations prévues à l'annexe I de la présente convention, les parties contractantes seront tenues d'admettre sur leur territoire, en circulation internationale, les automobiles et les remorques remplissant les conditions définies par le chapitre 3 de la présente convention, et dont les conducteurs remplissent les conditions définies par le chapitre 4. Elles seront tenues de reconnaître aussi les certificats d'immatriculation délivrés conformément aux dispositions du chapitre 3 comme attestant, jusqu'à preuve du contraire, que les véhicules qui en font l'objet remplissent les conditions définies audit chapitre 3. »

Est-ce que le Conseil fédéral – et peut-être que M. Leuenberger, conseiller fédéral, pourrait nous répondre – veut dénoncer les accords internationaux que nous avons en matière de transports routiers? Auquel cas l'initiative est recevable. S'il ne dénonce pas ces accords, à ce moment-là l'initiative est irrecevable et doit être déclarée nulle. Il faut que l'on connaisse la position du Conseil fédéral avant de pouvoir déclarer si cette initiative est nulle ou non.

On voit mal d'ailleurs comment le Conseil fédéral, qui vient d'achever péniblement les négociations bilatérales avec l'Union européenne, pourrait dénoncer la Convention de

Vienne sur la circulation routière, sans que des mesures de rétorsion soient immédiatement prises par nos partenaires européens. D'autre part, n'oublions pas que le tourisme est la troisième industrie suisse d'exportation. Quel serait l'effet sur les clients étrangers de nos stations de sports d'hiver si la Suisse faisait cavalier seul dans un dossier aussi concurrentiel? En effet, la plupart des touristes en saison d'hiver viennent dans les stations avec un moyen de transport privé, qui est en général routier.

Si nous examinons maintenant l'effet pervers d'une telle initiative sur le plan intérieur, nous pourrions paraphraser ce dicton qui prétend qu'il est préférable d'être jeune, beau, riche et en bonne santé que vieux, laid, pauvre et malade. Il deviendrait plus intéressant, si ce n'est déjà le cas aujourd'hui, d'habiter le Triangle d'or bien desservi en transports publics fortement subventionnés et densément peuplé plutôt que l'Arc alpin où les distances jusqu'au premier arrêt des transports publics sont plus grandes et où le recours aux transports individuels fortement taxés est indispensable. Encore une fois, les auteurs de l'initiative pour la réduction du trafic nous font jouer les centres urbains contre l'arrière-pays, les régions densément peuplées contre les régions périphériques. Nous devons éviter de tomber dans ce piège!

Malheureusement, il faut craindre que, comme ce fut le cas par le passé, la campagne précédant la votation sur cette initiative soit fortement émotionnelle, et que les citoyens, croyant faire le bonheur de leurs concitoyens de la campagne, acceptent cette modification de la Constitution fédérale. Existe-t-il des alternatives au trafic individuel de personnes? On peut, à juste titre, en douter, car les moyens de transports individuels routiers assurent à l'heure actuelle le 76 pour cent des déplacements de personnes et le 78,8 pour cent des prestations du trafic de personnes. Transférer 39 pour cent du trafic de personnes du secteur privé au secteur public, alors qu'aujourd'hui les moyens de transports publics ne peuvent transporter au maximum que 22 pour cent des personnes, paraît difficile. Rendez-vous compte, il faudrait plus que doubler, voire même tripler, les capacités disponibles en transports publics! Cela signifierait également un décuplement des investissements au cours des dix années qui suivraient l'acceptation de l'initiative. Les buts de celle-ci ne pourraient donc être atteints.

Les transports publics de personnes ont également leurs limites. Les infrastructures ne peuvent être étendues à l'infini, notamment les gares et les autres interfaces. Or, les milieux qui ont lancé l'initiative s'opposent en général à l'extension desdites interfaces, comme ils s'opposent à la construction de nouvelles infrastructures en général. A l'heure actuelle, les problèmes liés à la mobilité se posent à des heures précises, à des jours et à des périodes précises. Il s'agit du début et de la fin du travail (le matin, à midi et le soir), des départs en congé de fin de semaine et des grandes transhumances lors des départs en vacances ou lors de fins de semaines prolongées. L'initiative ne ferait que compliquer les déplacements des personnes durant ces périodes.

Les transports publics n'offrent pas de solutions adéquates dans la desserte des régions périphériques, car dans ce cas la dispersion de l'habitat et la faible densité de la population transforment pratiquement les transports publics en moyen de transports individuels. On le constate, résoudre les problèmes posés par l'initiative pour la réduction du trafic correspondrait à la résolution de la quadrature du cercle.

D'autres inconvénients de l'acceptation de l'initiative se feraient également sentir dans le domaine de l'aménagement du territoire et dans celui de la vie sociale et culturelle. Tout comme il est préférable d'habiter Zurich que Samnaun, les classes les plus défavorisées de la population ne pourraient recourir aux transports individuels dans les régions les moins densément peuplées. A terme, les incidences sur l'aménagement du territoire ne seraient pas négligeables, car il est fort probable que les classes sociales les plus défavorisées préféreraient se rapprocher des grands centres urbains, augmentant dans la foulée les problèmes de ceux-ci.

Ne tombons pas dans le piège grossier tendu par les auteurs de cette initiative trompeuse et mégalomane. Nous devons

repousser fermement le texte de l'initiative, les propositions présentées par les minorités de la commission ainsi que la proposition Wiederkehr.

Personnellement, je suis d'avis que cette initiative est irrecevable et qu'elle doit être déclarée nulle. En effet, elle contrevient à des accords internationaux bilatéraux et multilatéraux. Nous ne pouvons décevoir pas renouveler la fâcheuse expérience de l'initiative des Alpes. Je conçois parfaitement que l'on puisse être d'un autre avis, car le Conseil fédéral peut également dénoncer les accords internationaux en question – nous attendons sur ce point la réponse de M. Leuenberger, conseiller fédéral. Cependant, je reste persuadé que, dans le contexte actuel en matière de politique européenne des transports, le Conseil fédéral n'entreprendra aucune démarche dans ce sens. En cas d'acceptation de l'initiative par le peuple et les cantons, il n'aura pas d'autre solution que de laisser les véhicules européens circuler librement sur nos routes, alors même que les déplacements des véhicules suisses seront limités en conséquence.

Le groupe libéral est divisé sur la recevabilité de cette initiative. Cependant, il vous recommande, à l'unanimité, de rejeter l'initiative sans contre-projet.

Hegetschweiler Rolf (R, ZH): Die FDP-Fraktion lehnt die Verkehrshalberungs-Initiative einstimmig ab. Sie ist sich zwar einig, dass bei der Bekämpfung der vom motorisierten Verkehr verursachten Auswirkungen wie Lärm, Luftverschmutzung, Unfallgefahr usw. weiterhin Handlungsbedarf besteht. Ebenso einig ist sich die Fraktion aber darin, dass die vorliegende Initiative völlig untauglich ist, diese Ziele zu erreichen.

Falsch ist die Initiative schon allein aufgrund des gewählten Ansatzes, nämlich die Fahrleistung, also die Fahrzeugkilometer des motorisierten Individualverkehrs, zu halbieren. Der öffentliche Verkehr und ausgerechnet der Luftverkehr würden gefördert, ohne dass der umweltmässige Nutzen bzw. damit verbundene Schäden dieser Entwicklung und der dabei ausgelösten Investitionen auch nur hinterfragt würden. Auch die Gleichstellung von völlig verschiedenen Motorfahrzeugtypen, z. B. Motorfahräder und Lastwagen, bezüglich zurückgelegter Fahrzeugkilometer ist sachlich falsch. Das hat selbst Kollege Herzog gesagt und dabei erwähnt, die Initiative sei diesbezüglich überholt.

Die Wahl der Mittel zur Erreichung des Ziels der Initiative bleibt dem Gesetzgeber vorbehalten. Dies allein zeigt schon, dass man sich auch bei den Initianten kaum Vorstellungen darüber machen konnte, wie der extreme Initiativtext umgesetzt werden könnte. Auch die einzige im Initiativtext enthaltene konkrete Massnahme, nämlich die Forderung nach zusätzlichen Kompetenzen für die Gemeinden zum Erlass von verkehrsbeschränkenden Massnahmen, vermag nicht zu überzeugen.

Gemäss Aussagen der Initianten in der Kommission – im Initiativtext fehlen ja konkrete Massnahmen – sollen insbesondere fünf Massnahmen zur Umsetzung der Initiative ergriffen werden:

1. ein Ökobonus, z. B. ein stufenweises Anheben des Benzinpreises auf 3 Franken pro Liter und Rückverteilung der daraus resultierenden Einnahmen an das Volk;
2. die Förderung des öffentlichen Verkehrs; in ländlichen Gemeinden sieht man Fahrgemeinschaften vor;
3. die Förderung des Fahrrades; da wird allerdings schon einiges gemacht;
4. von Herrn Wiederkehr wurde auch die «new mobility» erwähnt – «car sharing», «car pooling» –; das tönt zwar alles sehr gut, im Bedarfsfall will aber doch jeder und jede ihren eigenen fahrbaren Untersatz zur Verfügung haben;
5. Road pricing.

Dies eine Auswahlendung der Initianten, die allerdings wenig überzeugt.

Die Gründe, welche die FDP-Fraktion zur Ablehnung der Initiative bewegen haben, sind die folgenden: Eine Annahme der Initiative hätte nicht zu verantwortende negative Auswirkungen auf die Randgebiete, auf das Wirtschaftswachstum und damit auf die Beschäftigungslage. Eine Annahme der In-

itiative würde das geltende System der Verkehrsfinanzierung und damit die Alimentierung der grossen Vorhaben im Bereich des öffentlichen Verkehrs grundsätzlich in Frage stellen. Eine Annahme der Initiative würde beim öffentlichen Verkehr zu bedeutenden, nur mit unverhältnismässigem Aufwand zu eliminierenden Kapazitätsengpässen führen. Eine Annahme würde sodann vor allem die Beziehungen der Schweiz zum Ausland einer nicht akzeptablen Belastungsprobe aussetzen: Die eben erst abgeschlossenen bilateralen Verträge im Bereich Landverkehr müssten im besten Fall neu verhandelt werden, zur Umsetzung der Initiative müsste die Schweiz zudem geltende internationale Verträge kündigen oder komplizierte, die eigenen Bürger diskriminierende Sonderregelungen schaffen.

All diese Gründe führen dazu, dass die FDP-Fraktion diese Initiative einstimmig ablehnt. Die Fraktion ist der Meinung, dass die auf diesem Gebiet mit Erfolg praktizierte Politik weiterzuführen sei. Deshalb sind auch die Minderheitsanträge, die auf einen Gegenvorschlag abzielen, abzulehnen, obwohl sie weniger weit gehen als die Initiative und bei der Einführung der Massnahmen eine Staffelung vorsehen. Offenbar finden selbst die Initianten die Initiative unrealistisch.

Zum Antrag Wiederkehr: Er verlangt erstaunlicherweise keine Halbierung des Verkehrs mehr und verzichtet auch auf konkrete Reduktionsziele. Er möchte, wie er selber sagt, «retten, was noch zu retten ist». Das ist aber recht wenig. Seine Formulierung lautet ja nun nur noch: «Bund und Kantone treffen Massnahmen, um die Umweltbelastung des motorisierten Strassenverkehrs zu senken.» Wir sind bereits daran, diese Massnahmen zur Senkung der Umweltbelastung vorzunehmen; für diese Forderung braucht es keinen Gegenvorschlag. Vieles ist

schon erreicht, das darf man auch zugeben: Trotz des ständig wachsenden Verkehrs – Frau Keller sprach von einer Verzwanzigfachung seit 1950 – sind gewisse Schadstoffbelastungen zurückgegangen. Wir haben mehr Sicherheit auf der Strasse, und auch beim Lärm sind Fortschritte gemacht worden. Diese Politik ist weiterzuführen, aber ohne Initiative! Was die Ungültigerklärung infolge Undurchführbarkeit betrifft, ist die Mehrheit unserer Fraktion der Auffassung, dass der Antrag der Minderheit I (Theiler) zwar eine gewisse Berechtigung hat – auch ich persönlich bin dieser Meinung –, dass die juristischen Voraussetzungen für die Ungültigerklärung jedoch nicht erfüllt sind, da keine zweifelsfreie, offensichtliche und tatsächliche Undurchführbarkeit vorliegt. Das sind offenbar die Bedingungen, die erfüllt sein müssen.

Ich bitte Sie deshalb, die Minderheitsanträge und auch den Antrag Wiederkehr abzulehnen und die Volksinitiative Volk und Ständen zur Ablehnung zu empfehlen.

Bircher Peter (C, AG): Die Verkehrshalberungs-Initiative ist an sich eine Idee, sie ist eine Vision. Sie postuliert eine schlanke, sanfte und nachhaltige Verkehrszukunft. Sie besagt, wir lebten auf zu grossem Fuss, vor allem energiepolitisch. Das sagt auch Ernst Ulrich von Weizsäcker in seinem Buch «Faktor vier», in welchem er ausführt, man könne den Energieverbrauch halbieren und dabei die Lebensqualität verdoppeln.

Ich will damit sagen: Die Ideen, Visionen und Vorstellungen sind ehrbar. Sie sind als Zielsetzungen, als Visionen absolut richtig, und wer das selber vorlebt, dem kann man nur dankbar sein. Das kann damit beginnen, dass man zu Fuss geht, Velo fährt und die ganze Mobilität einschränkt.

Aber wir haben es mit einer Volksinitiative und mit Rechtsetzung zu tun, und da haben wir uns kritisch um die konkreten Inhalte zu kümmern. Die Volksinitiative will zum Beispiel den Gemeinden auf diesem Gebiet eine weit höhere Kompetenz zugestehen, was schlicht unvorstellbar ist. Natürlich haben die Gemeinden Kompetenzen für eine Quartierstrasse, aber man kann sich doch nicht vorstellen, dass hier auf polizeilich-restriktivem Weg Massnahmen durchgesetzt werden, die das übergeordnete Verkehrssystem, die Landstrassen oder was auch immer tangieren. Das ist völlig unvorstellbar.

Die Volksinitiative ist auch sehr rigoros. Falls sie angenommen und die Vollzugsgesetzgebung nach drei Jahren nicht

stehen würde, würde der Bundesrat eine Art Vollmachtenregime auf dem Verordnungsweg erhalten. Das ist eine sehr einschneidende und bisher in einem Initiativtext ungewohnte Formulierung.

Der Kern der Massnahmen wäre natürlich der Ökobonus. In der Kommissionsberatung wurde von immerhin 3 Franken Ökobonus auf einem Liter Benzin gesprochen, um einen Umlagerungs- oder Umlenkungseffekt zu erzielen.

Von den Ideen und Visionen zu den kritischen Betrachtungen betreffend den Inhalt und zurück auf den Boden der Realität: Wir machen nicht nichts. Wir sind beharrlich am Ball und bleiben dran. Denken Sie an die technischen Verbesserungen, denken Sie an das CO₂-Gesetz, denken Sie an die Bahnförderung. Ich möchte wieder einmal behaupten: Es ist mir kein Land bekannt, das im Verhältnis zu seiner Fläche mehr für den öffentlichen Verkehr tut als die Schweiz. Ich möchte nur die Abstimmungen des letzten Jahres in Erinnerung rufen.

Wir haben uns in der Fraktion auch mit dem Antrag der Minderheit I (Theiler) zu Artikel 1 Absatz 1 beschäftigt: Soll man diese Volksinitiative für ungültig erklären? Ein juristisches Gutachten hat klar ergeben, dass das nicht möglich ist. Undurchführbar ist sie nicht, d. h., der Entscheid ist auf politischem Weg herbeizuführen. Das heisst im Klartext – es ist eine Volksinitiative –: Wir kommen an einem Volksentscheid nicht vorbei.

Zum Antrag Wiederkehr muss ich nochmals betonen: Was er fordert, machen wir schon; die Kugel rollt. Es braucht keine neuen generellen Zielsetzungen in der Verfassung. Die Haupteinwände sind schon mehrmals genannt worden: Der Tourismus wäre auf diese Art in unserem Land undenkbar. Vor allem die dezentrale Entwicklung – denken Sie an den ländlichen Raum – wäre akut behindert, und natürlich müssten die internationalen Abkommen – es sind 30 an der Zahl – revidiert oder zum Teil aufgekündigt werden.

Die CVP-Fraktion stimmt keinem anderslautenden Antrag zu, sondern unterstützt auf der ganzen Linie die Anträge der Kommissionsmehrheit. Sie ist also für die Empfehlung auf Ablehnung der Initiative ohne Gegenvorschlag.

Vetterli Werner (V, ZH): Namens der einstimmigen SVP-Fraktion empfehle ich Ihnen, die Volksinitiative «für die Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs zur Erhaltung und Verbesserung von Lebensräumen» dem Stimmvolk zur Ablehnung zu empfehlen und alle Minderheitsanträge zu den Artikeln 1a und 2 ebenfalls abzulehnen.

Die SVP-Fraktion stimmt knurrend auch Artikel 1 Absatz 1 zu; wir sind also bereit, diese Initiative Volk und Ständen zu unterbreiten, weil offenbar gemäss Experten eine «Ungültigerklärung rechtlich kaum überzeugend begründet werden könnte». Würde diese Volksinitiative wider Erwarten von Volk und Ständen angenommen, würde man dem EFD sowie dem UVEK ein straussengrosses Kuckucksei ins Nest legen.

Der ausformulierte verbindliche Text verlangt also eine Halbierung der Fahrleistungen des privaten motorisierten Strassenverkehrs – nicht etwa der Umweltbelastung, sondern der zurückgelegten Kilometer! Gleichgültig, ob diese Kilometer mit einem «40-Tonner», einem Personenwagen oder einem Motorfahrrad gefahren werden; gleichgültig, ob das grosse oder kleine Vehikel mit einem modernen Motor oder einer «Dreckschleuder» betrieben wird; gleichgültig, ob die Kilometer im überlasteten Agglomerationsverkehr oder in abgelegenen Berg- und Randregionen zurückgelegt werden!

Kritiker taxieren diese Volksinitiative deshalb als skurril, unrealistisch, befremdend oder als abstrus, unlösbar, problematisch, paradox oder grotesk.

In zehn Jahren soll der private motorisierte Strassenverkehr respektive sollen die gefahrenen Kilometer im Sinne einer Roskku halbiert werden. Wie dieses phantastische Ziel erreicht werden soll, darüber schweigen sich die Initianten aus. Den Schwarzen Peter, also den praktisch unmöglichen Vollzug dieser Verkehrshalbierung, würde man grosszügigerweise der Verwaltung und dem Parlament zuschieben.

Andeutungsweise wurden zwar Lösungsvorschläge in den Raum gestellt. So war z. B. die Rede von Ökobonus, von einer Benzinpreiserhöhung auf 3 Franken pro Liter – also weit

mehr als eine Verdoppelung, meilenweit über dem EU-Niveau –, oder von einem speziellen Road pricing: Wer solo mit einem Auto in eine Stadt hineinfährt, bezahlt jeweils einen Strassenzoll von 40 Franken, ein PW mit zwei Personen 20 Franken. Weiter wird über autofreie Sonntage phantasiert, der Tagestourismus in unsere Ausflugsgebiete wird verpönt, soll dezimiert und bestraft werden. Die Alternative wäre Aufenthaltstourismus, also längere Aufenthalte, etwa von einer Woche und mehr – das Familienbudget lässt grüssen!

Andere Möglichkeiten zur Verkehrshalbierung wären: an einem Tag Zulassung von PW nur mit geraden, am folgenden Tag jene mit ungeraden Nummern – arme Leute, die sich nicht zwei Autos leisten können, eines mit einer geraden und ein anderes mit einer ungeraden Kontrollschildnummer –, Reduktion der vielen oder wenigen gefahrenen Jahreskilometer, höchstzulässige Tagesdistanz, Altersbeschränkung der Lenker usw.

Zum finanzpolitischen Aspekt – er wurde bis jetzt noch nicht erwähnt –: Noch weniger als halbierte Freude hätte nämlich unser Finanzminister. Verkehrshalbierung heisst auch: Halbierung der gefahrenen Kilometer, und das heisst natürlich auch Halbierung des Treibstoffverbrauchs und damit Halbierung der Mineralölsteuererträge. 1997 hat der Bund allein aus dieser Mineralölsteuer 5,062 Milliarden Franken eingenommen. Mit der Verkehrshalbierung wären es dann rund 2,5 Milliarden Franken weniger. Mit dem Benzinpreis von 3 Franken pro Liter würde auch der Benzintourismus eliminiert – also jährlich rund 500 Millionen Franken Mineralölsteuerausfall. Oder der Benzintourismus würde sogar in die umgekehrte Richtung, ins Ausland, gelenkt. Mit dem gezielten Schlag gegen die verhasste Automobilwirtschaft würde sicher auch ein Teil der insgesamt 255 000 Mitarbeiter um ihre Stelle bangen, und der Gesamtumsatz der Automobilwirtschaft von immerhin 65,5 Milliarden Franken würde zwar nicht halbiert, aber sicher stark reduziert; dadurch ergäben sich auch wieder Steuerausfälle.

Die Gesamtmobilität kann man nicht halbieren; die Verlagerung der Hälfte des privaten motorisierten Strassenverkehrs auf die Schiene ist illusorisch, weil dort erstens die Kapazität fehlen würde und weil wir zweitens in der Schweiz – welche Wohltat nach den Misserfolgen an den Skiweltmeisterschaften – Weltmeister im Bahnfahren sind. Sowohl bei der Anzahl Fahrten als auch bei den zurückgelegten Bahnkilometern je Einwohner und Jahr figurieren allein SBB und BLS zusammen weltweit hinter Japan an zweiter Stelle. In der Schweiz wird jetzt schon doppelt soviel Bahn gefahren wie in den umliegenden Ländern. Rechnet man noch die Benutzung unserer Privatbahnen dazu, sind wir schon heute die absoluten Weltmeister im Bahnfahren – schon heute, ohne die illusorische Verkehrshalbierungs-Initiative.

Ich bitte Sie deshalb im Namen der SVP-Fraktion nochmals, diese unrealistische, utopische Initiative abzulehnen, ebenso alle Minderheitsanträge zu den Artikeln 1a und 2.

Genner Ruth (G, ZH): Was die grüne Fraktion an der «Umverkehr»-Initiative fasziniert, ist ihre Zukunftsfähigkeit. Mit ihrem Ansatz verfolgt die Volksinitiative vier wesentliche Ziele:

1. Im Bereich der Mobilität wollen die Initianten die Voraussetzungen für eine nachhaltige Gesellschaft schaffen.
2. Mit dem gewählten Ansatz, die gefahrenen Leistungskilometer des motorisierten Strassenverkehrs innert zehn Jahren auf die Hälfte zu reduzieren, wird es für unser Land möglich sein, eine ökologische Revitalisierung in die Wege zu leiten.
3. Weniger gefahrene Leistungskilometer bedeuten andere Lebensstile, einen anderen Umgang mit Mobilität und dementsprechend andere Verhaltensweisen im Verkehr.
4. Mit dieser Volksinitiative erhalten wir die Möglichkeit, unsere Verkehrszukunft zu gestalten und eben nicht einfach zu erdulden. Wir Grünen wollen die Zukunft gestalten.

Die «Umverkehr»-Initiative ist eine «Umdenk-Initiative». Sie will das heutige Mobilitätsverhalten und seine Auswirkungen hinterfragen, und nicht nur das: Sie liefert einen Ansatz, wie wir auf der politischen Ebene eine Trendumkehr einleiten können.

Wir Grünen sind davon überzeugt, dass es eine wirtschaftliche und ökologische Notwendigkeit ist, unser Mobilitätsverhalten zu ändern und im Sinne der Nachhaltigkeit zu gestalten. Deshalb ist es höchste Zeit, dass wir über eine Verkehrshalbierung nachdenken.

Diese Volksinitiative verlangt eine Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs zur Erhaltung und Verbesserung von Lebensräumen. Als eigentliche Messlatte wird die jährlich erbrachte Fahrleistung des Privat- und Güterverkehrs verwendet. Die jährliche Fahrleistung sei innerst zehn Jahren zu halbieren, damit wird ein Grenzwert des motorisierten Verkehrs installiert. Nochmals: Die Hälfte des Verkehrs soll bleiben, kann bleiben, und zwar für sinnvolle und notwendige Zwecke.

Wir sprechen im Bundeshaus des öfteren über Reduktionsszenarien. Ich erinnere Sie an das «Haushaltziel 2001», die Massnahmen des «runden Tisches», Grenzwertdiskussionen bei Luftschadstoffen, Restwassermengen, Lärmgrenzwerte. Endlich soll im Verkehrsbereich gesteuert werden, endlich sollen dem Verkehr Grenzen gesetzt werden, endlich wollen wir die Kosten und Folgekosten der Auswirkungen des Verkehrs in den Griff bekommen. Diese Volksinitiative ist genau das, was wir jetzt brauchen: für eine Reduktion der Kosten der öffentlichen Hand, für eine weitere Förderung des öffentlichen Verkehrs. Mit den Massnahmen der Volksinitiative ermöglichen wir es, dem Ziel der Nachhaltigkeit näher zu kommen und zum Schutz unserer Lebensräume und unserer Lebensgrundlagen beizutragen.

Es obliegt dem Parlament, die Schwerpunkte zur Umsetzung der Initiative zu setzen. Auf lokale Unterschiede kann gut und soll auch Rücksicht genommen werden. Das UVEK hat in seiner Studie die Realisierbarkeit der Initiative abgeklärt. Fazit: Die Ziele der Initiative sind erreichbar. Eine Ungültigerklärung der Initiative – wie die Minderheit I (Theiler) das fordert – ist deshalb ungerechtfertigt. Die Realisierbarkeit ist eine wichtige Feststellung der Studie. Gleichzeitig werden auch Massnahmen aufgezeigt, die eine Umsetzung der Initiative ermöglichen. Diese Massnahmen sollen in der nachfolgenden Ausführungsgesetzgebung festgelegt werden.

Ich möchte Sie daran erinnern, dass 50 Prozent des privaten Verkehrs Freizeitverkehr sind, wir haben also hier eine gute Möglichkeit einzugreifen. Jede dritte Autofahrt in der Schweiz ist kürzer als drei Kilometer. Wir können hier allein schon durch die Förderung von Fussgänger- und Veloverkehr massgeblich zur Verkehrsreduktion beitragen. Das ideale Rezept ist sowieso ein «triple A», ein dreifaches A, es heisst: Andere alternative Angebote.

In den letzten Jahren und Jahrzehnten hatten wir eine permanente Zunahme des motorisierten Verkehrs. Mit der Zunahme des Verkehrs geht eine Zunahme der Luftbelastung einher. Die Luftverschmutzung erreicht im Sommer mit Ozon, NO_x und Feinstaub eine so gefährliche Wirkung, dass kleinen Kindern und älteren Personen regelmässig geraten werden muss, zu Hause zu bleiben und sich nicht im Freien aufzuhalten. Im übrigen, anschliessend an das vorhergehende Geschäft, möchte ich Sie daran erinnern, dass ein Drittel des CO₂-Ausstosses in der Schweiz von Autos verursacht wird. Wenn wir hier also keine griffige Gesetzgebung machen und mit dieser Initiative nachdoppeln, kriegen wir das CO₂-Problem nicht in den Griff.

Den Verkehr stetig anwachsen zu lassen, hat weder mit Gestaltung noch mit Steuerung oder einem zielgerichteten Handeln zu tun.

Die Politik hat im Verkehrsbereich versagt, weil die Verkehrspolitik eine rein dienende Funktion übernommen hat. Die Verkehrspolitik selber unterwarf sich dem Wachstumsglauben und hat damit das Steuer aus der Hand gegeben und jegliche Steuerung den Stärkeren, den Autobesitzern, überlassen. Diese sind eigentlich ohne Mass. Obschon wir das dichteste und perfekteste Autobahnnetz der Welt aufweisen, werden noch immer mehr Strassen und Autobahnen gefordert.

Die Gegner der Initiative sagen, die praktizierte Verkehrspolitik sei weiterzuführen. Ich frage Sie nur: wohin denn? Sie geben keine Antwort auf die gegenwärtigen riesigen Ver-

kehrsprobleme im Privatverkehr. Im Güterverkehr konnten wir – das gebe ich zu – eine Trendwende einleiten.

Die stetige Zunahme der Zahl der Motorfahrzeuge – seit meiner Geburt sind es 1100 Prozent – hat grosse Auswirkungen. Es gibt auch andere Auswirkungen als nur solche auf der Strasse. Unsere Wohnsiedlungen werden immer mehr verstellt, unsere Aufenthaltsorte werden von Autoblech dominiert. Durchschnittlich stehen in der Schweiz pro Person etwa 40 Quadratmeter Wohnfläche zur Verfügung. Pro Person wurden inzwischen dreimal mehr Strassenflächen gebaut – allein, darauf lässt sich nicht leben und nicht spielen. Der Strassenraum ist insbesondere für Kinder und langsame Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen zu einer gefährlichen Zone geworden. Das wollen wir ändern.

Wenn ich noch einmal auf die Zunahme bei der Zahl der Autos zurückkomme: Unsere Forderung nach der Halbierung bezieht sich auf die heutigen 1100 Prozent; das ist durchaus denkbar, machbar und realisierbar.

Die «Umverkehr»-Initiative hat eine Vision. «Umverkehr» bringt für die Schweiz eine faszinierende Option. Unser Land übernimmt in Sachen Zukunftsfähigkeit eine globale Führungsrolle und ist entschlossen, in der anstehenden Effizienzrevolution eine Spitzenposition einzunehmen.

Die Halbierung des motorisierten privaten Strassenverkehrs löst eine entsprechende Dynamik aus und macht die Bahn frei für nachhaltige Mobilität, das intelligente Miteinander von Bahn, Auto, Bus, Tram, Velo und neuartigen High-Tech-Fahrzeugen – für jeden Zweck wird das effizienteste Verkehrsmittel eingesetzt. Umwelt und Ressourcen werden geschont, Lebensräume aufgewertet. «Umverkehr» bietet die Chance, der Welt die Handlungs- und Erneuerungskraft der direkten Demokratie zu zeigen, die Kraft einer Demokratie, die den Ausstieg aus Verschwendung und Zerstörung schafft und den Einstieg in eine neue Zeit wagt – eine Zeit der Sorgfalt und Qualität; sie zeigt eine Demokratie, die aufbricht mit einem ökologischen und sozialen Kompass in der Hand und einer gemeinsamen Vision für den Start ins nächste Jahrtausend.

Namens der grünen Fraktion bitte ich Sie, die vorliegende Verkehrshalbierungs-Initiative zu unterstützen und dem Antrag der Minderheit IV (Hollenstein) zuzustimmen.

Hämmerle Andrea (S, GR): Ich beschränke mich auf drei Überlegungen:

Erstens wird die Verkehrshalbierungs-Initiative von bürgerlicher Seite ziemlich unbesehen abgelehnt und sozusagen in die Ecke der Spinner gerückt – der Adjektivhaufen von Herrn Vetterli lässt grüssen. Das ist eigentlich schade, und es zeugt auch von wenig politischer Weitsicht. Denn bei unvoreingenommener Betrachtung ist klar: Der motorisierte Privatverkehr ist ein Problem, ein echtes Problem! Sein unaufhaltsames Wachstum ist das pure Gegenteil von einer nachhaltigen Entwicklung. Die Nachhaltigkeit aber gehört inzwischen zum festen Bestandteil jeder Politikerrede. Dabei ist doch unbestreitbar, dass der motorisierte Privatverkehr ein wesentlicher Verursacher der für Menschen, Tiere, Pflanzen und Klima schädlichen Umweltverschmutzung ist.

An internationalen Konferenzen wie jenen von Rio und Kyoto steht die Schweiz bei der Propagierung einer nachhaltigen Entwicklung jeweils ziemlich weit vorne. Es stünde ihr gut an, nach dem Alpenschutzartikel, der LSVA und der Neat, die sich vor allem mit dem Güterverkehr befasst haben, jetzt auch den motorisierten Privatverkehr ein bisschen genauer anzuschauen. Die vorliegende Initiative bietet dafür einen sehr guten Ansatzpunkt.

Noch ein Wort zu Herrn Friderici: Sie kommen von der Diffamierung des Alpenschutzartikels einfach nicht weg. Nehmen Sie endlich zur Kenntnis, dass dieser Artikel geltendes Verfassungsrecht und das Herzstück der modernen schweizerischen Verkehrspolitik ist!

Die zweite Überlegung: Ohne Zweifel ist die Initiative in ihrem Denkansatz radikal und dadurch mit dem überkommenen Denksystem der Mehrheit schlecht verträglich. Das hat nun zum einfachen Reflexantrag der Minderheit I (Theiler) geführt, die Initiative sei wegen Undurchführbarkeit – und nicht

aus anderen Gründen – ungültig zu erklären. Nur weil sich die Leute um Herrn Theiler nicht vorstellen können, wie die Initiative in der Praxis umgesetzt werden soll, ist sie doch längst noch nicht undurchführbar!

In der Frage, ob eine Initiative gültig oder nicht gültig ist, amten wir in diesem Saal als Gericht. Volksinitiativen auf Gemeinde- und Kantonebene können in letzter Instanz vom Bundesgericht auf ihre Gültigkeit hin überprüft werden. Nur Volksinitiativen auf Bundesebene beurteilt das Parlament abschliessend auf ihre Gültigkeit. Wir entscheiden damit also nicht über eine politische Frage, sondern über eine Rechtsfrage.

Für die Praxis des Bundesgerichtes und die Lehre, die für uns hier massgebend sein müssen, ist zweifelsfrei, dass eine Volksinitiative nur ungültig erklärt werden kann, wenn sie tatsächlich absolut unmöglich durchgeführt und umgesetzt werden kann. Aber diese Initiative ist tatsächlich durchführbar; entscheidend ist allein der politische Wille. Diesen formuliert eben bei Volksinitiativen nicht das Parlament, sondern das Volk. Deshalb müssen wir den Antrag der Minderheit I (Theiler) unbedingt ablehnen und die Initiative als gültig erklären. Die dritte Überlegung: Die Initiative will den motorisierten Strassenverkehr halbieren; massgebend soll die in der Schweiz insgesamt erbrachte Fahrleistung sein. Dieser Ansatz ist auch nach Meinung der SP-Fraktion falsch. Schon der FDP-Sprecher und der SVP-Sprecher haben auf den falschen Ansatz hingewiesen. Leider haben sie daraus keine Konsequenzen gezogen. Tatsächlich behandelt die Initiative ein übermotorisiertes «20-Liter-Luxusauto» gleich wie ein sparsames «5-Liter-Auto»; das ist tatsächlich ein falscher Ansatz. Die Initiative setzt also bei der Mobilität und nicht bei den Emissionen oder bei der Umweltbelastung an. Aber national und global sind doch diese das Problem und nicht die Mobilität als solche.

Deshalb unterstützt die deutliche Mehrheit der SP-Fraktion den Antrag der Minderheit III (Herczog), welcher genau bei der Umweltbelastung ansetzt und nicht bei den gefährlichen Kilometern, bei der Mobilität.

Die Frist, die der Antrag der Minderheit III nennt, ist die gleiche wie beim Antrag der Minderheit II (Keller Christine), nämlich eine Reduktion von 20 Prozent in zehn Jahren und von 50 Prozent in 20 Jahren. Ich bin schon erstaunt, dass die Sprecher der FDP- und SVP-Fraktion den Antrag der Minderheit III nicht inhaltlich diskutieren – weil er nämlich etwas anderes fordert als die Initiative – und ihn einfach zusammen mit der Initiative ablehnen. Das zeugt von wenig Differenzierungsvermögen, und das finde ich eigentlich schade. Denn der Antrag der Minderheit III ist auch ökonomisch bedeutend attraktiver als die Initiative: Er wird nämlich einen Impuls für eine Erneuerung im Bereich der Autoindustrie, bei der Entwicklung von treibstoffsparenden Automotoren geben. Das «3-Liter-Auto», das in aller Munde ist, dessen Entwicklung aber einfach nicht vorankommt, hätte hier eine echte Chance. Schon mit diesem «3-Liter-Auto» wären die Ziele des Antrages der Minderheit III tatsächlich erfüllt; es gäbe überhaupt keine Umsetzungsprobleme.

Im bitte Sie im Namen der Mehrheit der SP-Fraktion, die Minderheit III zu unterstützen. Bei Ablehnung dieses Minderheitsantrages wird sich ein Teil der Fraktion der Stimme enthalten, und ein anderer Teil wird die Volksinitiative zur Annahme empfohlen.

Scherrer Jürg (F, BE): Nur ein mobiles Volk ist ein freies Volk! Wenn Sie über die Freiheit lachen, sollten Sie sich ein bisschen in den jüngeren Geschichtsbüchern umsehen. Sie werden merken, was mit den Menschen in den Staaten passiert ist, in denen die Freiheit sehr klein geschrieben wurde. Wenn eingeschränkte Mobilität und staatliche Zwangsmassnahmen Garanten für eine intakte Ökonomie und eine intakte Umwelt wären, müssten doch in den von ihnen ehemals so verehrten Staaten des Ostblockes paradiesische Zustände geherrscht haben!

Die Fraktion der Freiheits-Partei war am Anfang nicht sicher, ob diese Volksinitiative ein Scherz ist. Sie wurde an einem 20. März eingereicht, 12 Tage später wäre treffender gewe-

sen. Es ist erschreckend, dass es unsere Bundesverfassung zulässt, dass ein solches Begehren überhaupt eingereicht werden kann, dass sich heute ein Parlament mit diesen Extremforderungen befassen und das Volk womöglich auch noch seine Meinung dazu sagen muss.

Zu glauben, diese Initiative sei von vornherein chancenlos, ist äusserst gefährlich. Ich erinnere mich: Als die Autobahnvignette und die Schwerverkehrssteuer seinerzeit vor der Einführung standen, wurde auch gelacht und gesagt, das komme nie. Mittlerweile haben wir eine LSVA, die die Existenz unseres Transportgewerbes fundamental gefährdet. Bei der Alpen-Initiative war es dasselbe! Das komme nie, das werde ohnehin abgelehnt, wurde gesagt. Heute haben wir den Alpenschutzartikel – er ist zwar nicht umsetzbar – in der Verfassung festgeschrieben.

Diese Volksinitiative ist darum so gefährlich, weil eine jahrelang, ja jahrzehntelang gezielt betriebene Desinformationskampagne in der breiten Bevölkerung den Irrglauben geweckt und gestärkt hat, der öffentliche Verkehr sei in der Lage, sowohl das Personen- wie das Gütertransportvolumen der Schweiz problemlos zu übernehmen. Der politische Boden für Begehren dieser Art ist von langer Hand und generalstabsmässig geplant vorbereitet worden.

Betrachten wir doch einmal, was der öffentliche Verkehr zu leisten imstande ist! Der öffentliche Verkehr hat niemals die nötigen Kapazitäten, weder für den Personen- noch für den Güterverkehr. Wenn Sie aber theoretisch das ganze Personentransportvolumen der Schweiz – ich rede nur davon – von der Strasse auf die Schiene verlagern, machen Sie ökologisch genau das Falsche. Die Bahn fährt nämlich mit Strom. Die Schweiz hängt am europäischen Elektrizitätsverbund. In diesem Elektrizitätsverbund werden rund 90 Prozent der elektrischen Energie mit sogenannt fossiler Energie erzeugt, also in Kernkraftwerken, Kohlekraftwerken, Ölkraftwerken.

Wenn der Strom bei der Bahn ankommt, stehen noch rund 30 Prozent der Primärenergie, die ursprünglich in die Stromerzeugung investiert worden ist, zur Verfügung. Als Vergleich: Ein Lastwagen mit modernem Dieselmotor erreicht heute einen Wirkungsgrad von nahezu 40 Prozent; bei den Personewagen mit Benzinmotor bewegt sich der Wirkungsgrad auf 30 Prozent zu.

Aber das kümmert natürlich die Initiatoren und Befürworter dieses Volksbegehrens nicht. Im Gegenteil: Mit einer Perfidie sondergleichen wird im Vorfeld der Abstimmung noch der Ökobonus erwähnt. Es werden die Tausendmoten hervorgehoben. Dem Volk wird suggeriert: Wenn du diese Volksinitiative annimmst und dich in unserem Sinne verhältst, wirst du noch Geld daran verdienen. Diese Rechnung geht ohnehin nicht auf, denn jener, der Geld bekommt, weil seine Fahrleistung unterdurchschnittlich ist, kann dann mit dem Geld, das er erhält, wieder fahren, bis er den sogenannten «break even» erreicht hat.

So oder so stehen aber die Chancen, dass dieses Ansinnen extrem linker und grüner Kreise vor dem Volk Gnade findet, gar nicht so schlecht. Aber auch wenn das Hauptanliegen der Volksinitiative Schiffbruch erleidet: Die Sicherungen sind natürlich bereits vorgesehen. Getreu dem bisherigen Vorgehen, eine Reduktion um 50 Prozent zu fordern und dann auf das Entgegenkommen der bürgerlichen Kreise zu hoffen, erreicht man doch noch immerhin 20 oder 30 Prozent der ursprünglichen Forderung. Genau in diese Richtung gehen die Anträge der Minderheiten II und III. Gedanken über die allfälligen Folgen der Annahme ihrer Forderungen machen sich die Initiatoren ohnehin nicht.

Das politische Ziel ist die Systemveränderung, die Umverteilung und der Verzicht auf die freie Wahl des Verkehrsmittels. Das tumbe Volk soll in der persönlichen Freiheit eingeschränkt werden und gefälligst die Massentransportmittel benutzen oder, wenn ihm das nicht passt, zu Hause bleiben.

Diese Volksinitiative trifft unsere Wirtschaft mitten ins Herz. Der Strassenverkehr ist die Schlagader jeder Volkswirtschaft. (Teilweise Heiterkeit) Wo die Intelligenz nicht ausreicht, greift man zum Mittel des Lachens.

Diese Volksinitiative ist gegen die Interessen des Schweizervolkes gerichtet. Darum ist sie für ungültig zu erklären. Die

Fraktion der Freiheits-Partei wird den Antrag der Minderheit I (Theiler) unterstützen. Sollte er abgelehnt werden, werden wir uns selbstverständlich gegen alle anderen Minderheitsanträge wenden.

Am Schluss, wenn alle Stricke reissen, gibt es nur noch eines: Diese staatsfeindliche, wirtschaftsfeindliche, gegen die Freiheit unseres Volkes gerichtete Volksinitiative ist wichtig zu verwerfen!

Gonseth Ruth (G, BL): Das gleiche Lamento wie heute bei der «Umverkehr»-Initiative haben wir bereits vor Jahren bei der Diskussion um die Alpen-Initiative gehört. Doch wie die Alpen-Initiative ist das Ziel von «Umverkehr» mehr als ein schöner grüner Wunschtraum. «Umverkehr», die Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs, ist ein faszinierendes Projekt für die Zukunftsfähigkeit unseres Landes. Damit kann die Schweiz einmal mehr im Verkehrsbereich ihren Pioniergeist zeigen.

Ich persönlich werde die Initiative mit Lust vor allem deshalb unterstützen, weil sie endlich etwas bewegt in Richtung Prävention der enormen verkehrsbedingten Gesundheitsschäden. Sie reduziert die Belastung unserer Lebensräume, die Luftverschmutzung, den Energieverbrauch, den Lärm und vermindert die viel zu hohe Zahl der Unfälle.

Außer bei der Luftverschmutzung ist das Präventionspotential beträchtlich. Die heute der verkehrsbedingten Luftverschmutzung zugeordneten jährlichen Gesundheitsschäden sind enorm. Basierend auf einer Studie des Dienstes für Gesamtverkehrsfragen von 1996 und aufgrund von internationalen und nationalen epidemiologischen Studien wurden folgende Zahlen errechnet: In der Schweiz gibt es infolge Luftverschmutzung jährlich 2100 vorzeitige Todesfälle, 31 000 Fälle von akuter Bronchitis bei Kindern, 22 000 Fälle von chronischer Bronchitis, 12 100 Spitalpflegetage, im ganzen 426 000 Tage mit Arbeitsunfähigkeit. Diese Zahlen betreffen allein die gesundheitlichen Folgen der Luftverschmutzung.

Ich meine, wir können nicht ständig über die zunehmenden Gesundheitskosten lamentieren, ohne auch endlich etwas in Richtung Prävention zu tun. Zusammen mit den externen Kosten für Unfälle, Lärm- und Gebäudeschäden wälzt die Verkehrslawine jährlich etwa 10 Milliarden Franken an externen Kosten auf die Allgemeinheit ab.

Ich bin auch überzeugt, dass diese Initiative umsetzbar ist, ohne dass wir an Lebensqualität verlieren – ausser man hält es für Lebensqualität, ständig vier Räder unter dem Hintern zu haben. Die Wirtschaft wird auch nicht einem unzumutbaren Stress ausgesetzt.

Meines Erachtens trifft nämlich das Gegenteil zu: Die verkehrsbedingten Gesundheitsschäden werden abnehmen, die Lebensqualität für die Wohnbevölkerung und für unsere Kinder wird markant verbessert. «Umverkehr» ermöglicht eine nachhaltig gestaltete und ökologisch revitalisierte Wirtschaft. Sie packt das Problem der überbordenden, umweltverschmutzenden und gesundheitsschädigenden Mobilität endlich an, anstatt dass man es dauernd vor sich herschiebt. Wir haben in der Schweiz auch die besten Voraussetzungen für den sanften Umbau der Mobilität, weil das Bus- und das Bahnnetz bereits gut ausgebaut sind und jetzt neu auch die Neat dazukommt. Zudem ist das Umweltbewusstsein der Schweizer Bevölkerung sehr hoch, und sie hat auch immer wieder einen grossen Pioniergeist bewiesen.

Die einseitige Botschaft des Bundesrates anerkennt zwar den Handlungsbedarf, zeigt aber selbst keine überzeugenden Ansätze, mit welchen Mitteln die unverminderte Zunahme des Individualverkehrs gebremst oder gar auf ein gesundheits- und umweltverträgliches Mass reduziert werden könnte.

Unsere Bevölkerung hat bereits Zeichen gesetzt, nämlich mit dem Ja zur Alpen-Initiative, zur LSA und zum Bau der Neat. Deshalb lohnen sich auch jetzt Anstrengungen zur Umsetzung dieser Initiative. Der Nutzen wird bald deutlich sichtbar und spürbar werden. Im Jahre 2010 wird die Schweiz berühmt sein für ihre gute Luft, dafür, dass wir an schönen Sommertagen keine Ozonwarnungen mehr brauchen und dass

es hier keine Schlafstörungen, Kopfweh oder Nervosität wegen Verkehrslärm gibt. All das wird bei uns der Vergangenheit angehören. Die Lebensräume, die Städte, die Landschaft werden attraktiver sein, und der Treibhauseffekt wird zumindest im Verkehrsbereich gestoppt. Ich meine, die Initiative ist eine Initiative der Vernunft und der Prävention. Sie ist das richtige Rezept, um all die negativen Auswirkungen dieses Krebsgeschwürs der überbordenden Mobilität in den Griff zu bekommen.

Deshalb bitte ich Sie, die Initiative zur Annahme zu empfehlen.

Gusset Wilfried (F, TG): Die Stadt Frauenfeld verbraucht in Zeiten des höchsten Verbrauchs 18 000 Kilowattstunden. Damit können Sie genau drei «Lokomotiven 2000» gleich lang betreiben.

Woher wollen Sie die elektrische Energie für die Umsetzung dieser Volksinitiative nehmen, und wo, glauben Sie, entstehen dann die Umwelt- und Gesundheitsprobleme?

Gonseth Ruth (G, BL): Herr Gusset, ich habe nie gesagt, dass alles Autofahren durch Zugfahren ersetzt werden muss. Der grösste Teil der Fahrten im Individualverkehr ist kürzer als drei Kilometer; dafür kann man ganz gut das Velo nehmen. Gesund ist es auch, zu Fuss zu gehen – wir gehen nämlich viel zu wenig zu Fuss, und deshalb haben immer mehr Menschen in der Schweiz Gelenksymptome, werden zu dick usw. Ich finde, wir müssen überhaupt nicht überall auf die Bahn umsteigen.

Widrig Hans Werner (C, SG): Die Volksinitiative wird sich in die lange Reihe abgelehnter Initiativen zur Eindämmung des Privatverkehrs einordnen. Allein ein Blick auf den Inhalt der bilateralen Verträge würde als Abstützung dieser Prognose genügen. Man könnte also angesichts des kommenden Neins kommentarlos zur Tagesordnung übergehen. Aber ich finde, das wäre nicht in Ordnung, denn diese 100 000 Unterschriften – immerhin eine beachtliche Zahl – rechtfertigen doch eine Auseinandersetzung mit diesem neuen Ansatz, nämlich der Halbierung der gefahrenen Kilometer innert zehn Jahren.

Die Perspektiven der Initiative erinnern mich an Überlegungen aus längst vergangenen Zeiten. Es gab einmal eine Zeit, da hatten viele echt Angst, die Gesellschaft würde wegen der Pferdekutschen im Rossmist ertrinken. Die Pferdetransporte in den Städten waren ein echtes Problem. Es waren Überlegungen, welche die technische Entwicklung völlig ausser acht liessen, auch bezüglich des Umweltschutzes im Individualverkehr.

Ich bin persönlich überzeugt, dass aufgrund der technischen Entwicklung der private Individualverkehr in naher Zukunft ebenso umweltfreundlich sein kann wie zum Beispiel der öffentliche Verkehr, der Eisenbahnverkehr. Hohe Wertschöpfungen erreichen wir doch mit den technologischen Arbeitsplätzen auch in der Umweltschutztechnik; das ist doch die Lösung. Aus diesem Blickwinkel gesehen ist diese Initiative direkt ein Abschreckungsprogramm für Investitionen und Wachstum. Die Grünen Deutschlands üben ja zurzeit auf diesem Feld: Stichwort Ökobonus, 3 DM pro Liter Benzin. Sie wissen ja: Der Souverän hat ihnen dies «abgebügelt», die Quittung kam in der hessischen Landtagswahl. Kürzlich haben die Karlsruher Richter noch einen draufgesetzt: Stichwort Familiensozialproblematik.

Wir in der CVP-Fraktion werden den Vorschlag der Initianten, der im Grundansatz falsch ist, ablehnen, aber auch den Gegenentwurf in Form des Antrages der Minderheit II (Keller Christine) – halb falsch ist auch falsch. Der Antrag der Minderheit III (Herczog) setzt bei der Umweltbelastung an; das ist an sich sicher ein besserer Ansatz, aber mit der nachfolgenden Einschränkung auf den motorisierten Strassenverkehr setzt er wieder bei einem Teilbereich, beim privaten Individualverkehr an. Wenn Sie Fortschritte in der technischen Entwicklung, im Umweltbereich erzielen wollen, bedingt das eine Gesamtschau und nicht, dass man sich einzelne Teilbereiche vorknöpfelt.

Deshalb lehnt die CVP-Fraktion sowohl die Initiative als auch alle Minderheitsanträge ab.

Kuhn Katrin (G, AG): Erinnern Sie sich an den Tag, an dem die «Umverkehr»-Initiative eingereicht wurde? Riesengrosse, vielfarbige und phantasievolle Schmetterlinge waren auf dem ganzen Bundesplatz zu sehen! Sie waren von den Initiantinnen und Initianten dorthin gebracht worden.

Ich habe die bisherige Debatte verfolgt, und mir kam es vor, als hätten die Fraktionssprecherinnen und -sprecher gleichsam mit einer Fliegenklappe auf die Schmetterlinge geklatscht. Arme Schmetterlinge, die in die «Fliegenfalle» des Nationalrates geraten!

Ich wollte aber in erster Linie etwas zum Zusammenhang zwischen Wirtschaftswachstum und Verkehrsentwicklung sagen. Die Debatte hat mich an die Zeit vor etwa 15 oder 20 Jahren erinnert, als im Energiebereich noch angenommen wurde, Wirtschaftswachstum und Energiewachstum müssten eine parallele Kurve einschlagen. In der Zwischenzeit haben wir es geschafft, in unserem Denken Wirtschaftswachstum und Energiewachstum zu entkoppeln. Damals wurde noch gesagt, wer Strom sparen wolle, wolle ganz bestimmt wieder mit einem Kerzlein zu Bett gehen. Heute weiss jedes Kind: Wer Strom sparen will, nimmt eine Stromsparlampe, eine Energiesparlampe, und die wird von unserer Wirtschaft entwickelt und verkauft. Wirtschaftswachstum und Energieverbrauch sind entkoppelt.

Wir befinden uns nun genau an dem spannenden Punkt, an dem es darum geht, die Entwicklung von Wirtschaftswachstum und Verkehrszunahme auch zu entkoppeln. Das ist in den Köpfen noch nicht passiert. Diese Volksinitiative bietet uns die Chance, uns mit dieser Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Verkehrswachstum zu befassen und neue Modelle aufzuzeigen, wie die Mobilität gebremst und Verkehr «gespart» werden kann, wie sich die Wirtschaft trotzdem weiterentwickeln und neue Vorstellungen von Mobilität unterstützen kann.

Energiesparen ist zum Alltag geworden, «Verkehrssparen» ist die Zukunft. Diese Volksinitiative hat Zukunft; früher oder später wird sie unsere Zukunft sein. Im Moment habe ich einfach den Eindruck, wir brauchten noch etwas Geduld.

Welgelt Peter (R, SG): Im Herbst des letzten Jahres gingen über 50 Prozent der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger zur Urne, um über die LSVA zu befinden. Die Initianten der Verkehrshalbierungs-Initiative gehörten damals zu den offensivsten Befürwortern der LSVA. Ihre Argumente stützten sich dabei immer wieder auf die internationalen Verpflichtungen der Schweiz, auf die verkehrspolitische Glaubwürdigkeit unseres Landes und auf das Innovationspotential einer modernen Verkehrspolitik.

Die damalige Argumentation steht in krassm Widerspruch zu den heutigen Argumenten der Initianten, welche mit der überhissenen Forderung nach einer Halbierung des motorisierten Verkehrs nicht nur internationale Verpflichtungen verletzen, sondern unsere verkehrspolitische Glaubwürdigkeit geradezu karikieren. Zudem ist diese rein quantitative Forderung nach einer Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs – das vor allem an die Adresse meiner Vorrednerin – ganz klar gegen innovative Impulse gerichtet. Die Initianten müssen sich vorwerfen lassen, dass sie mit ihrem Volksbegehren primär auf politische Effekthascherei aus sind. Denn sie bildet keinen Beitrag zu einer Lösung der heutigen und künftigen Probleme in der Verkehrspolitik. Die Umsetzung des radikalen Initiativbegehrens hätte nämlich in unserem Land Konsequenzen, die gerade den politischen Ansichten der Initianten diametral zuwiderlaufen. Ich denke dabei an die Verstädterung, die mit einer Entvölkerung der ländlichen Regionen verbunden wäre. Eine Initiative, welche die Regionen benachteiligt, kann niemals ökologisch und umweltpolitisch vernünftig sein.

Mobilität ist ein entscheidender Faktor für unsere Lebensqualität sowie für die Konkurrenzfähigkeit unserer regionalen Volkswirtschaft. Wer diese Mobilität künstlich untergräbt, un-

tergräbt auch die wirtschaftliche Existenz unserer Regionen und damit unserer gesamten Volkswirtschaft.

Nicht nur die zunehmende Verstädterung wäre eine Folge der Initiative, sondern auch ganz besonders die Blockierung von Innovation und technischer Entwicklung. Wenn hier die Initianten Entwicklung im technologischen Bereich postulieren, dann übersehen sie, dass die Reduktion des motorisierten Verkehrs um die Hälfte auch eine Reduktion des Innovationspotentials darstellt. Der beste Garant für technische Entwicklung und verkehrspolitische Innovationen ist ein offener Wettbewerb unter möglichst vielen Anbietern. Der beste Garant ist also ein freier Markt; das gilt für die Wirtschaft insgesamt und auch für den Verkehr.

Schliesslich ist die blauäugige Forderung nach einer Halbierung des motorisierten Verkehrs auch wegen der gesellschaftlichen und volkswirtschaftlichen Undurchführbarkeit der Initiative zu bekämpfen. Wir können nicht einer auf Mobilität, internationaler Verflechtung und regionaler Dezentralisierung aufgebauten Volkswirtschaft das Fundament entziehen. Wenn wir das halbe Fundament eines Gebäudes abbrechen, dann nimmt das Gebäude zwingend Schaden, es droht gar einzustürzen.

In diesem Sinne plädiere ich für Zustimmung zum Antrag der Minderheit I (Theiler) und damit für die Ungültigerklärung der Initiative, weil diese nicht nur technisch, sondern eben auch gesellschaftlich und volkswirtschaftlich undurchführbar ist.

von Felten Margrith (G, BS): Es gibt kein technisches Problem, den Verkehr zu halbieren; eine Halbierung würde sich auch in jeder Hinsicht lohnen, ökologisch und ökonomisch: weniger Gestank, weniger Lärm, weniger Tote, mehr Lebensqualität, mehr Arbeitsplätze. Auch die Polizei und die Gefängnisse wären entlastet, denn der grösste Teil unserer Kriminalität geht auf das Konto Verkehrsdelikte. Das Problem ist nicht das Auto. Das Problem sind die Ideologie, die Symbolik und die Wertvorstellungen, die mit dem Automobil verbunden sind. Das Auto ist weit mehr als ein Fortbewegungsmittel; in den hundert Jahren seiner Existenz hat es sich zum kulturellen Symbol unserer Epoche entwickelt. Veronika Bennholdt-Thomsen schrieb vor zwölf Jahren: «Ohne das Auto hätte es auch kein Tschernobyl gegeben.» Tschernobyl hat uns erschreckt – nicht weil die Risiken unbekannt waren, sondern weil uns das Ausmass der Verdrängung in unserem Denken bewusst geworden ist.

Wir leben heute schon viel zu lange mit dem unsinnigsten, verrücktesten Massentransportmittel, das überhaupt denkbar ist. Das Auto bedeutet eine ständige Todesbedrohung, vor allem für die Kinder; für das Auto wird die Erde zubetoniert, werden Städte und Dörfer zerstört, werden Gesundheit und Leben aufs Spiel gesetzt. Mit dem Auto übt eine breite Masse von Menschen, vor allem vollzeitig beschäftigte Männer mittleren Alters ohne Betreuungspflichten, die Identifikation mit der Technik und die Verdrängung des Zerstörungspotentials. Die Gewöhnung an die tagtägliche Todesbedrohung in unserer Risikogesellschaft wird mit dem Auto bestens trainiert. Das Auto verkörpert alle Werte des technischen Fortschrittsglaubens unseres Jahrhunderts: Individualisierung, Naturbeherrschung, Macht, Glaube an das technisch Machbare, Effizienz, Aufhebung von Raum und Zeit. Schauen Sie sich doch die Autowerbung im Fernsehen und im Kino an! Dass diese Autowerbung heute noch immer eingesetzt wird, erstaunt mich sehr, denn viele Pendlerinnen und Pendler erreichen heute oftmals eine durchschnittliche Geschwindigkeit, die hinter jener von mittelalterlichen Pferdefuhrwerken liegt.

Der Minderheit III (Herczog) kann ich nicht zustimmen. Dieser Minderheitsantrag ist Ausdruck überholter Technikgläubigkeit. Er will die Folgen des Technologiewahns mit technischen Mitteln lösen; das wird nicht gutgehen. Jedenfalls gibt es Zeichen dafür, dass das Zeitalter des Automobils seinem Ende entgegengeht. Ein Zeichen dafür ist z. B. die Umbenennung der Auto-Partei.

Eine Umfrage in Deutschland hat ergeben, dass nur eine Minderheit der Autofahrenden Freude am Autofahren hat. Es gibt auch die These, wonach sich die kollektive Sehnsucht

nach Macht und Grenzenlosigkeit zunehmend auf den Computer konzentriert; ob die Verlagerung der Sehnsüchte vom Auto auf den Computer zu einer Verkehrsreduktion führt, ist allerdings fraglich. Heute steht die Gewohnheit im Mittelpunkt; das Auto wird als selbstverständlicher Gebrauchsgegenstand genutzt. Die kollektive Verdrängung aber, die Verdrängung des Zerstörungspotentials und der technische Machbarkeitswahn, sind heute noch ungebrochen.

Eine Abkehr von der Autokultur, eine Abkehr vom Wahnsinn der Autokultur muss denkbar werden. Die «Umverkehr»-Initiative will kein Autoverbot, keinen Verzicht auf das Auto, sondern sie will nichts anderes als einen intelligenten Einsatz dieses Transportmittels. Diese Initiative bringt mehr als die Halbierung des Verkehrs; sie bringt neue Siedlungs- und Verkehrsstrukturen, weniger Stress, mehr Raum, mehr Zeit, mehr Freiheit für alle.

Beck Serge (L, VD): L'initiative que nous examinons aujourd'hui est schématique et démagogique. Elle présente des buts idéaux à atteindre par des moyens nuisibles, tant sur le plan social que sur le plan économique. L'intérêt de nos concitoyens exige que nous suivions les conclusions du Conseil fédéral et que nous recommandions au peuple et aux cantons de la rejeter, sans lui opposer de contre-projet.

Mon intervention pourrait s'arrêter ici. Cependant, je tiens à signaler une faiblesse dans l'analyse gouvernementale des conséquences de cette initiative. En effet, s'il n'est pas surprenant que des initiants simplificateurs et égocentriques aient négligé l'impact de leur démarche sur l'occupation décentralisée du territoire, les lacunes du texte de l'administration à cet égard doivent nous interpeller. La protection de l'environnement et la perspective du développement durable nécessitent la prise de mesures coercitives ou fiscales qui pénalisent les transports individuels et les transports routiers de marchandises. Or, les régions périphériques sont essentiellement dépendantes de ce type de liaisons et les conséquences de l'initiative seraient catastrophiques pour elles. A l'heure où l'on parle de problèmes spécifiques aux villes, il convient de se garder d'un égocentrisme citadin qui n'envisage les communautés humaines que regroupées dans de grandes agglomérations entourées d'une nature qui devrait retrouver une virginité préhistorique.

Les transports publics n'offrent pas et ne pourront pas offrir à moyen terme des prestations complètes, à l'instar de celles qu'ils offrent en milieu urbains, dans les régions périphériques. Nombreuses sont en effet ces régions, et je viens de l'une d'elles, qui ne sont desservies qu'entre 6 heures du matin et 18 ou 19 heures, après des trajets qui durent trop longtemps. Or, il est essentiel pour ces régions, comme pour les pendulaires qui ont choisi d'y habiter, qu'à défaut de transports publics performants, les transports individuels ne soient pas unilatéralement pénalisés ou empêchés. Leur performance à l'égard de l'environnement doit certes être améliorée, en continuité des importants progrès qui ont été réalisés dans ce domaine au cours des dernières années. Le cadre légal y incite par de nombreuses mesures, comme celles de la loi fédérale sur la réduction des émissions de CO₂ dont nous venons de parler.

Une politique de concentration de la population active dans les villes pour diminuer la pression sur l'écosystème ne peut être socialement et humainement la politique de notre Gouvernement. Je regrette que le Conseil fédéral n'ait pas saisi l'occasion de ce message pour rappeler avec fermeté l'importance de l'occupation décentralisée du territoire, pour laquelle il a mis en place, avec les Chambres, des mesures de soutien dont les effets se voient réduits chaque fois que l'on entrave les transports individuels de personnes ou de marchandises.

Nous n'avons à cet égard, d'ailleurs, pas encore mesuré les conséquences de la RPLP pour ces régions périphériques. Les problèmes des villes sont là pour en témoigner: notre pays a certainement intérêt, à l'heure où la politique agricole va entraîner la disparition de nombreux acteurs économiques des régions périphériques, à encourager la décentralisation de l'habitat dans des localités à dimension humaine. Il en va

de la qualité de vie des générations futures, et une telle politique est incompatible avec un développement des entraves législatives ou financières à la mobilité des citoyens. La notion de développement durable doit l'être non seulement au niveau de l'écosystème, mais également au niveau des aspects de la société. Le développement durable, c'est la protection de l'environnement au service et en faveur de l'homme, et non pas l'asservissement de l'homme pour l'écosystème en lui-même.

C'est la raison pour laquelle je vous invite à suivre la proposition de la majorité de la commission et à proposer au peuple de rejeter cette initiative sans contre-projet.

Leuenberger Ernst (S, SO): Endlich ist ein Redner an dieses Pult getreten, der befürchtet hat, diese Volksinitiative könnte vom Volk angenommen werden, wo doch die Statistik zeigt, dass Initiativen fast immer abgelehnt werden! Endlich – fahre ich fort – hat sich jemand in diesem Land etwas andere Gedanken gemacht als diejenigen, die landläufig und von den Experten gemacht werden. Alle Verkehrsexperten in diesem Land denken doch immer nur über die Verdoppelung des Verkehrs nach und denken darüber nach, was zu tun sei, damit sich erstens der Verkehr wirklich verdoppelt und damit zweitens die entsprechenden Massnahmen seitens der öffentlichen Hand getroffen werden.

Nun kommen 108 000 Bürgerinnen und Bürger daher und nehmen sich die Freiheit, darüber nachzudenken, ob man nicht auch einmal die Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs verwirklichen könnte. Dafür gebührt diesen 108 000 Unterzeichnerinnen und Unterzeichnern der Verkehrshalberungs-Initiative Anerkennung.

Man braucht nicht philosophisch zu werden, um zu sagen, es sei eben nichts menschlicher, als über das hinauszugehen, was ist. Aber diese Initiantinnen und Initianten haben genau das getan. Es ist von Vorrednerinnen und Vorrednern immer wieder darauf hingewiesen worden, und ich habe es auch aus bundesrätlichem Munde schon gehört: Würden alle Völker dieser Erde soviel motorisierten Verkehr beanspruchen, wie man das in Westeuropa und auch in der Schweiz tut, auf diesem Erdball wäre Atmen nicht mehr möglich. Allein diese Tatsache, allein diese Aussage müsste uns dazu bewegen, gelegentlich über die ganze Geschichte nachzudenken.

Auch die Ereignisse der letzten Wochen haben einige Fragen bezüglich der Gleichung «Mobilität gleich Freiheit» aufgeworfen. Was ist, wenn die Natur uns plötzlich Signale sendet, dass diese Mobilität eben nicht mehr so unbeschränkt möglich ist? Wir haben es bei der Gotthardautobahn und teilweise auch bei der Gotthardbahn erlebt, dass die Natur auch noch ein Wort mitgeredet hat.

Meine Jahrgänger hier im Saal erinnern sich daran, dass eine internationale Ölkrise ebenfalls massive Einwirkungen auf die Mobilität haben kann. Ich würde darum der Gleichung «Mobilität gleich Freiheit» einige Fragezeichen nachschicken und fragen: Bestimmen denn letztlich Ölscheichs über unsere Freiheit?

Selbstverständlich weiss ich, dass diese Initiative eine schwierige Initiative ist; ich bin alt und Realo genug, um das zu wissen. Ich habe es darum begrüsst, dass Minderheiten, insbesondere die Minderheit III (Herczog), einen Weg aufgezeigt haben, um das Problem in einer Art und Weise anzugehen, die ein bisschen realistischer ist als vielleicht jene der Initiative.

Aber ich sage Ihnen hier klipp und klar: Nachdem Sie grimmig entschlossen sind, all diese Minderheitsanträge wegzufegen, werde ich mir die Freiheit nehmen – das ist nicht Mobilitätsfreiheit, sondern ich werde mir die echte Bürgerfreiheit nehmen –, am Schluss dem Volk ein Ja zu dieser Initiative zu empfehlen, nicht zuletzt auch im Hinblick darauf, dass wir in diesem Saal heute noch nicht wissen, was in der Folge des bilateralen Landverkehrsabkommens mit der befürchteten, angedrohten, beschriebenen Lastwagenlawine passiert. Es könnte sein, dass dieses Volk schlussendlich als letztes Mittel im Kampf gegen diese – ich sage es noch einmal – befürchtete, angedrohte, beschriebene Lastwagenlawine zu dieser Volksinitiative sogar Zuflucht nehmen müsste und da-

mit letztendlich jenem Redner recht geben würde, der heute befürchtet hat, diese Initiative könnte angenommen werden.

Teuscher Franziska (G, BE): Autofahren macht Spass; das gaukelt uns auf jeden Fall die allgegenwärtige Autowerbung vor. Sogar mir kann das Autofahren Spass machen; das können Sie sich nicht vorstellen? Aber was bereitet mehr Vergnügen, als am Morgen die Staumeldungen im Radio zu hören, dann anschliessend mit dem Velo die stehenden Kolonnen zu überholen und schliesslich vom Bürofenster aus die parkplatzsuchenden Automobilisten zu beobachten?

Aber Spass beiseite: Eigentlich wissen wir alle, dass es in der Schweiz zuviel motorisierten Individualverkehr gibt. Aus dem Spass am Steuer ist für viele längst ein alltäglicher Kampf am Steuer geworden. Wenn täglich Zehntausende zur gleichen Zeit mit dem Auto an den gleichen Ort fahren wollen, dann bleiben Spass und Freiheitsgefühl zwangsläufig auf der Strecke. Wenn dann am Wochenende alle zusammen mit dem Auto in die Berge fahren, verflucht mancher Automobilist das Auto – allerdings nur dasjenige des Vordermannes. Warum tun wir uns das alles eigentlich an? Warum wehren sich so viele hier im Saal so vehement gegen die «Umverkehr»-Initiative? Vermutlich sind das mangelnde Phantasie und die mangelnde geistige Beweglichkeit, sich eine andere Realität vorzustellen. Wir fahren lieber täglich wieder in den «Verkehrssalat».

Lassen wir aber unsere Phantasie doch einmal walten, und wir werden sehen, dass uns die «Umverkehr»-Initiative viel Spass und viel Befriedigung bringen kann. Stellen Sie sich vor: Statt im Stau am Bareggunnel die anderen zehntausend Staugenossen zu verfluchen, sitzen Sie im Zug, lesen die Tageszeitung und kommen informiert und ausgeruht an Ihrem Arbeitsplatz an. Statt verzweifelt einen Parkplatz zu suchen, trinken Sie in der Cafeteria noch gemütlich einen Espresso. Statt Ihre Zeit und Ihr Geld im Fitnesszentrum liegenzulassen, erleben Sie jeden Tag, wie Sie mit dem Velo schneller und mit weniger Anstrengung an Ihrem Arbeitsplatz ankommen. Statt jeden Samstag im Stau ins Einkaufszentrum zu fahren und dort die normierten Produkte der Lebensmittelindustrie einzukaufen, entdecken Sie im Quartier die Bäckerei mit den fünfzig Brotsorten, den Milchladen mit den speziellen Käsesorten und die Metzgerei, die sogar Hauslieferungen macht. Statt wie jeden Sonntag mit dem Auto ins Grüne zu fahren, entdecken Sie auf Ihren neuen Rollerblades Ihr Quartier, das Sie noch nie gesehen haben, obwohl Sie bereits vierzig Jahre in derselben Stadt wohnen.

Wenn Sie dann doch noch ab und zu das Auto benutzen, dann fahren Sie ohne Stau durch den Bareggunnel und erleben vielleicht wieder so etwas wie Spass am Autofahren. Sie sehen: Die «Umverkehr»-Initiative macht's möglich, dass Sie nur noch die Hälfte Ihrer Autofahrten brauchen und dass Sie neue Mobilitätsformen entdecken können. Sie merken: Die «Umverkehr»-Initiative will nicht das Auto aus dem Verkehr ziehen. Die «Umverkehr»-Initiative will uns vermehrt Lebensqualität verschaffen, indem wir den Verkehr besser organisieren.

Packen wir diese Chance und sagen wir ja zur «Umverkehr»-Initiative!

Ostermann Roland (G, VD): Une voix discordante va se faire entendre parmi les écologistes. Ce sera donc dans une langue qui n'est pas celle de la majorité. La divergence porte non sur le fond, mais sur la forme donnée à l'initiative populaire.

Les initiants sont partis d'un constat sévère, mais juste: la circulation motorisée individuelle nuit, par quantité d'aspects, à notre qualité de vie. C'est particulièrement flagrant au centre des villes et dans des régions touristiques. La vie y est parfois devenue abominable, tout cela non pas pour une nécessité impérieuse de déplacement, mais souvent par une pure commodité qui, en plus, fait choisir le mode de transport le plus polluant. Ce constat, il faut le souligner, est également fait sans complaisance envers la voiture individuelle, dans le message du Conseil fédéral. La situation actuelle est la conséquence d'une politique irresponsable de laisser-aller, et il

est devenu difficile de remonter le courant. Mais bien heureusement, des mesures sont maintenant prises, peu à peu.

Les initiants proposent néanmoins un électrochoc. Il est clair que la question de la mobilité mérite d'être débattue. Les initiants ont lancé un débat philosophique sur notre société, et proposé un cadre de réflexion, voire d'action. Mais, à mon sens, ils ont eu tort de vouloir en faire un article constitutionnel. Je ne ferai pas miennes les considérations du Conseil fédéral qui dénonce, en les nuancant d'ailleurs, les conséquences économiques d'une diminution du trafic, en particulier sur la branche automobile. Ainsi, pour prendre un cas extrême, produire des mines antipersonnel favorise aussi des emplois. Mais il existe heureusement des priorités que l'on respecte, et la lutte contre la pollution atmosphérique et contre le bruit me paraissent aussi devoir être des priorités qui peuvent nécessiter des reconversions économiques.

Mais mes objections sont de nature politique. Des initiatives tendant à diminuer le trafic n'ont pas trouvé grâce devant le peuple. Les décisions carrées traduisant et imposant une vue idéale de notre société n'ont pas beaucoup de chance de succès. En Suisse romande, en tout cas, elles suscitent plus la confrontation que le débat d'idées serein.

Cette confrontation, les écologistes vaudois ne souhaitent pas l'exacerber. Nous lui préférons la persuasion, nous préférons convaincre d'adopter des mesures graduelles qui traduisent une vision politique. Les zones à 30 kilomètres à l'heure, par exemple, s'étendent, et les habitants en redemandent; les restrictions qu'ils imposent à ceux qui traversent leurs quartiers, ils sont désormais prêts à accepter qu'on les prenne ailleurs à leur rencontre. Au point qu'on n'arrive pas à suivre la demande de création de telles zones. Lorsqu'ils font partie de la majorité politique, les écologistes contribuent à la mise en place de parkings de dissuasion et prennent des mesures en faveur des transports publics. Tout cela est le fruit d'une politique patiente de persuasion, parfois un peu appuyée, mais dont les effets sont peu à peu reconnus positifs par tous, ce qui permet de progresser.

Dans ces conditions, l'initiative est un pavé dans la mare et me paraît propre à engendrer des affrontements stériles. Elle va susciter des clichés réducteurs chez ceux qui se croient obligés de clamer haut et fort qu'eux, en tout cas, ne pourraient réduire de moitié le nombre de kilomètres que parcourraient leurs précieux véhicules – précieux véhicules au pluriel! Et nombreux sont ceux qui n'envisagent cette initiative que sous cet angle personnel.

Le fait de ne pas soutenir cette initiative témoigne de ma volonté de ne pas alimenter un affrontement qui se révélera dogmatique et préjudiciable à la politique de persuasion que des écologistes romands souhaitent pratiquer. Ma préférence va en effet au contre-projet proposé par la minorité III (Herczog), qui me paraît empigigner le problème par le bon bout. La motivation est claire: il faut diminuer les nuisances dues au trafic individuel, pour des raisons objectives. Il s'agit dès lors de renforcer les mesures prises actuellement et qui commencent à porter certains fruits. Les villes, en particulier, pourraient se fonder sur cet article constitutionnel pour accélérer le rythme des mesures qu'elles prennent pour rendre certains quartiers à la vie normale. J'appuierai donc avec conviction la proposition raisonnable de minorité III. Lors du vote sur l'initiative, je m'abstiendrai pour les raisons que j'ai évoquées.

Je terminerai par une question naïve à M. le conseiller fédéral: les traités internationaux nous empêchent-ils vraiment de prendre des mesures pour limiter la circulation? ou ne nous imposent-ils pas seulement de ne pas prendre des mesures qui discriminent des étrangers par rapport aux résidents suisses?

Glezendanner Ulrich (V, AG): Eigentlich werden mit dieser unrealistischen Volksinitiative vorerst das Parlament und später das Volk arg strapaziert. Stellen Sie sich mal vor: Rund zweihundert Leute verweilen dreieinhalb Stunden hier und verbringen die Zeit damit. Das sind 700 Frau- oder Mannstunden. Dazu kommt der Bundesrat, der zwar günstig arbeitet, aber finanziell gesehen auch nicht am billigsten ist.

Aus der Sicht des Güterverkehrs gibt es eine Zahl, die trefflich aussagt, wie unrealistisch diese Initiative ist. Wenn fünf Prozent des Strassengüterverkehrs auf die Bahn verlagert würden, wäre die Bahn hoffnungslos überfordert. Anders gesagt: Die Bahn hat nach der Erstellung der Neubaustrecken eine Höchstkapazität von fünf Prozent des Strassengüterverkehrs. Unsere politischen Vorfahren haben vor allem in den schweren Jahren nach dem letzten Krieg erkannt, dass Randregionen nur dank dem Strassenverkehr am Wirtschaftsaufschwung partizipieren konnten. Es ist ganz offensichtlich, dass der Strassenverkehr den Wohlstand in die Randregionen gebracht hat, zum Teil auch mit den Bahnen. Nicht nur die dezentrale Produktion ist in unserem Land dank dem Strassenverkehr möglich, wenn Sie mit anderen Ländern vergleichen. Auch der Tourismus ist weitgehend vom Strassenverkehr abhängig.

Wir haben in den letzten Jahren festgestellt, dass sich unsere Wirtschaft wandelt wie nie zuvor. Immer hochwertigere Güter werden in kleinen Mengen hergestellt. Das bedingt einen schnellen Transport, der mehr der Kleinmengendistribution verschrieben ist – «just in time» lässt grüssen. Für die Herstellung der Waren werden immer mehr Spezialisten benötigt. Man denke an die hochwertigeren Arbeitsplätze. Die Arbeitswege werden auch in unserem Land länger, die Arbeitszeiten unregelmässiger, weil die Maschinen besser ausgelastet werden müssen. Der öffentliche Massenverkehr im Personenbereich kann diesen Anforderungen schlichtweg nicht gerecht werden, das ist unmöglich.

Stellen Sie sich die vielen Pendler jeden Morgen vor, jene auf der Strasse und jene auf der Schiene. Wenn die Teilnehmer des Strassenverkehrs auf die Eisenbahn umsteigen wollten, läge der Prozentsatz der Personen, die von der Bahn zusätzlich befördert würden, im einstelligen Bereich. Ich habe ein gewisses Verständnis für die Umweltorganisationen und die Grünen; sie müssen sich doch in dieser schwierigen Zeit irgendwie profilieren. Profilieren kann man sich aber auch mit seriösen Anliegen.

An unserem Wirtschaftshimmel zeigt sich nach rund sieben Jahren endlich ein Silberstreifen. Mit dieser Verkehrshalbierungs-Initiative würde nicht nur die Wirtschaft abgewürgt, nein, wir würden als eine Insel ins späte Mittelalter zurückversetzt. Betreffend Umweltschutz darf auch noch einmal erwähnt werden, dass die Technik bei den Verbrennungsmotoren enorme Fortschritte gemacht hat. Im Güterbereich ist es so, dass ein 28-Tonnen-Lastwagen Anfang der achtziger Jahre noch rund 60 Liter Dieselloil pro 100 Kilometer verbraucht hat. Heute braucht er noch etwa 25 bis 27 Liter. Der Treibstoff für den Benzinmotor ist bleifrei geworden, Katalysatoren sind zwingend vorgeschrieben. Beim Dieselmotor wird schwefelarmer Treibstoff eingesetzt. Das sind nur ein paar Argumente, die zeigen, dass die Verkehrshalbierungs-Initiative wohl nicht mehr als ein schlechter Scherz sein kann. Für ein Land mit der Geographie und der Topographie der Schweiz ist diese Volksinitiative geradezu beleidigend.

Ich bitte alle Parlamentarier, auch solche mit einer leicht grünen Gesinnung, diese unrealistische Forderung abzulehnen und dem Volk zu zeigen, dass wir noch Verantwortung tragen. Auch die Damen und Herren von der SP-Fraktion bitte ich dringend – ich habe es gespürt –, sich auf ihre Verantwortung für Arbeitsplätze zu besinnen. Ich hoffe sehr, dass sich auch die Ratslinke gegen die Volksinitiative und auch gegen die Minderheitsanträge mit einem Gegenvorschlag wenden wird.

Zu Frau von Felten: Ihr Aussage, Autos seien eine konstante Bedrohung für Menschen, insbesondere für Kinder, hat mich getroffen. Frau von Felten, haben Sie nicht gehört, dass die Zahl der Unfälle zurückgegangen ist? Sie bezeichnen doch indirekt die Autofahrer als potentielle Mörder. Das darf man so nicht im Raum stehen lassen. Ich bitte Sie: Entschuldigen Sie sich für diese Äusserung!

Herr Leuenberger Ernst, für Sie als gequälten Präsidenten des Schweizerischen Eisenbahn- und Verkehrspersonalverbandes habe ich natürlich Verständnis. Sie sind doch in einem Dilemma; ich verstehe Sie so gut! Die SP will in die EU, und die EU beschliesst ständig Geld für die Strasse.

«Ihr» Bundeskanzler Schröder, der SPD-Kollege, lässt grüssen: 75 Prozent für die Strasse, 25 Prozent für die Schiene, und das vor drei Wochen. Sie tun mir ein wenig leid. Ich verstehe, dass Sie am Schluss für Ihre Eisenbahner auf den Ja-Knopf drücken werden. Dafür habe ich Verständnis.

Frau Teuscher: Ich freue mich schon darauf, dass Sie mir zeigen werden, wie ich auf Rollerblades Heizöl in die Haushalte bringen muss!

Bezzola Duri (R, GR): Von Zeit zu Zeit über Mobilität oder vielleicht übertriebene Mobilität zu sprechen, ist sicher notwendig. Die Forderung aber, den motorisierten Strassenverkehr innerhalb von 10 Jahren zu halbieren, ist von mir aus gesehen unrealistisch, ist nicht umsetzbar. Das ist eine Mogelpackung.

Es ist aber beruhigend, dass Kollege Wiederkehr vor etwa einer Stunde gesagt hat, die Initiative habe ohnehin keine Chance; das beruhigt mich. Der Vergleich, dass wir jetzt mit Kanonen auf Spatzen schiessen, sei mir also erlaubt.

Warum sind die Initiative und die Gegenvorschläge nicht umsetzbar? Es gibt für mich drei Gründe:

1. Der öffentliche Verkehr wäre nicht in der Lage, den dadurch entstehenden Mehrverkehr aufzunehmen.
2. Die mit Bezug auf den öffentlichen Verkehr unbefriedigend erschlossenen Regionen würden benachteiligt.
3. Wir haben zu einem Verkehrskonzept Schweiz ja gesagt, zu einem ökologischen Verkehrskonzept. Darin haben wir alle diese Elemente eingebaut, die Sie jetzt im Zusammenhang mit dieser Initiative vorbringen.

Auch der Personenverkehr nimmt laufend zu, nicht nur der Güterverkehr. Ich nehme die von Kollege Giezendanner erwähnten 5 Prozent: 5 Prozent weniger Individualverkehr würde bedeuten, dass der öffentliche Verkehr 20 Prozent Mehrverkehr aufnehmen müsste. Die meisten Regionen – die meisten Systeme – wären nicht mehr in der Lage, diesen Mehrverkehr aufzunehmen. Die Initiative will ja nicht nur 5 Prozent, sondern 50 Prozent weniger motorisierten Strassenverkehr. Das kann der öffentliche Verkehr sicher nicht verkraften.

Die mit Bezug auf den öffentlichen Verkehr nicht genügend erschlossenen Regionen unseres Landes – vor allem die Rand- und Bergregionen – wären zusätzlich benachteiligt, weil die Bevölkerung und die Wirtschaft extrem auf die Strasse angewiesen sind. Herr Giezendanner hat auch den Tourismus erwähnt. Ich erinnere ihn dann bei anderer Gelegenheit wieder einmal an die Tourismusbranche. Vor allem die Tourismusbranche ist extrem stark auf die Strasse angewiesen.

Das Verkehrskonzept Schweiz basiert auf Schiene und Strasse, auf dem öffentlichen und dem individuellen Verkehr. In den letzten Jahren haben wir im Bereich des öffentlichen Verkehrs bekanntlich wesentliche Entscheide gefällt.

Beim Gesamtverkehrskonzept spielt die ökologische Komponente eine entscheidende Rolle. Ich erinnere Sie an die geplanten, bereits finanzierten und zum Teil bereits im Bau befindlichen Projekte «Bahn 2000», Neat, Bahnreform, aber auch an das National- und Hauptstrassennetz. Wir haben also optimale Voraussetzungen geschaffen, um ein zukunftsgerichtetes Konzept zu realisieren. Weitere Auflagen, wie sie die Initianten fordern, sind nicht verkraftbar und unsinnig.

Dem Antrag Wiederkehr könnte ich eigentlich zustimmen, weil er überhaupt nichts aussagt. Er setzt kein Ziel, er sagt einfach, die Umweltbelastung solle reduziert werden. Mit einem Promille weniger in zwanzig Jahren wäre das Ziel eigentlich erreicht. Das hat mit Utopie, wie er erwähnt hat, nichts zu tun!

Ich bitte Sie, die Volksinitiative sowie die Gegenvorschläge abzulehnen. Alle haben mit Halbierung zu tun – auch die Gegenvorschläge im Zusammenhang mit der Reduzierung der Umweltbelastung innerhalb von zwanzig Jahren.

Lehnen Sie bitte auch den Antrag Wiederkehr ab.

Stelnemann Walter (F, SG): Auch ich empfehle Ihnen, die Initiative wegen Undurchführbarkeit für ungültig zu erklären. Es ist absolut weltfremd und für eine Mehrheit nicht verständlich,

dass ein Ansinnen, den Strassenverkehr innert zehn Jahren zu halbieren, ernsthaft gestellt werden kann. Soll jedes zweite Motorfahrzeug in unserem Land in zehn Jahren verschrottet oder ins Ausland verschoben werden? Eine absurde Vorstellung – Planwirtschaft in Reinkultur in der ehemals so freien Schweiz. Trotzdem muss man den Initianten für ihre «Furzidee» fast dankbar sein, denn diese bot dem Bundesrat endlich Gelegenheit, ein überzeugendes Bekenntnis zur Unentbehrlichkeit des Individualverkehrs abzugeben.

Fast alle Vorzüge des Individualverkehrs werden dabei endlich einmal aufgelistet. Vieles davon wurde bisher systematisch bestritten. Wer bisher in Bem nach dem Nutzen als Gegenposten zu den Kosten des Strassenverkehrs fragte – welcher übrigens rund 90 Prozent der Mobilitäts- und Transportleistungen erbringt –, erhielt die unglaubliche Antwort, dass es keinen nennenswerten Nutzen gebe.

Einmal mehr wird von freiheitszerstörender Seite versucht, den wirtschafts- und freizeitnötigen freizeithlichen Individualverkehr durch staatliches Diktat einzudämmen. Dies würde uns nicht nur in der ganzen Welt der Lächerlichkeit preisgeben, sondern es würde auch bedingen, dass zahlreiche internationale Verträge aufgelöst werden müssten. Der motorisierte Individualverkehr ist doch aus unserem Leben schlicht und einfach nicht mehr wegzudenken. Generell wären massive negative Auswirkungen auf die Wirtschaft und das Gewerbe, das Wirtschaftswachstum, die Beschäftigung – sprich Arbeitsplätze – und die sozialen Aspekte ganz bestimmt die Folge, wenn diese Initiative Erfolg haben sollte.

Insbesondere wäre bei diesem unverantwortlichen Halbierungseingriff in das Privatverkehrssystem mit nicht verantwortbaren negativen Auswirkungen zu rechnen. Ich will nur einzelne davon erwähnen: Der beruflich bedingte Verkehr würde nicht mehr funktionieren; die Versorgung der gesamten Bevölkerung wäre nicht mehr gewährleistet; der Güter-, der Zu- und Ablieferungsverkehr, käme zum Erliegen; die Erschliessung und Versorgung ländlicher oder gebirgiger Regionen würden fast verunmöglicht; der Tourismus – ein wichtiger, weitverbreiteter Erwerbszweig, vor allem in Berggebieten – würde massiv eingeschränkt; Sportveranstaltungen könnten nicht mehr mit genügend zahlendem Publikum rechnen; der Freizeitverkehr müsste vorgeschrieben minimiert werden; die Ferienfahrt mit der Familie würde verunmöglicht usw. Freie Schweizerbürger: Wohin soll das alles führen?

Die Landwirtschaft kann den Motorfahrzeugverkehr ebenfalls nicht ersetzen. Die Fiskalleistungen an den Bund – sie sind angesprochen worden – kämen zum Erliegen; 1995 erreichten diese den stolzen Betrag von 6,4 Milliarden Franken, was etwa 17 Prozent der Gesamteinnahmen der Eidgenossenschaft ausmachte. Nicht nur finanziell, sondern auch beschäftigungsmässig spielt das Motorfahrzeug eine volkswirtschaftlich äusserst wichtige Rolle. Rund 250 000 Beschäftigte in unserem Land hängen direkt oder indirekt vom Motorfahrzeug ab. Diese lückenhaften Aufzählungen können dem hohen Stellenwert des motorisierten Strassenverkehrs in unserer Gesellschaft nie gerecht werden.

Dazu kommt übrigens – lassen Sie mich das einmal klipp und klar ausdrücken –, dass alle milliardenteuren Anstrengungen des Individualverkehrs zugunsten der Umwelt immer noch nicht berücksichtigt werden. Immer noch wird über Luftverschmutzung, Lärm und andere Belastungen durch den Individualverkehr lamentiert, während die Bahn – im Gegensatz zum Individualverkehr – diesbezüglich wenig Verbesserungen vorzeigen kann.

Ich bitte Sie, realistisch zu sein und diese utopische Initiative ungültig zu erklären oder mindestens wuchtig abzulehnen.

Goll Christine (S, ZH): Um es gleich vorwegzunehmen: Ich habe die Verkehrshalbierungs-Initiative von Anbeginn an mit Unterstützung. Dieses politische Projekt hat mich deshalb fasziniert, weil sich innerhalb relativ kurzer Zeit rund 110 000 Menschen eine Vision zu eigen gemacht haben. Das erstaunt einerseits, weil jeder und jede von uns, die schon einmal auf der Strasse Unterschriften für ein Volksbegehren gesammelt haben, wissen, wie schwierig ein solches Unterfangen ist, und das erstaunt andererseits, weil wir heute in einer politisch

ermühten, manchmal fast resignierten und vor allem eher visionslosen Zeit leben. Deshalb gehe ich eigentlich auch davon aus, dass das Anliegen der Volksinitiative gar nicht so unrealistisch ist.

Zunächst die Fakten zum Mobilitätswahn unserer Gesellschaft: Von 1970 bis 1990 hat sich der motorisierte Individualverkehr mehr als verdoppelt, von 1950 bis 1990 haben wir gar eine Verzwanzigfachung erlebt. Weltweit bewegen sich heute 500 Millionen Autos auf diesem Planeten, in dreissig Jahren werden es 2000 Millionen Autos sein, das ist für diese Welt schlicht und einfach nicht verkraftbar. Ein eigentlicher Nachholbedarf, das weiss die Automobilindustrie am besten, besteht in den Entwicklungsländern, da das Automobil auch ein Konsumartikel ist und vor allem ein Statussymbol für individuellen Reichtum und Privateigentum darstellt. Wir werden gemeinsam mit den Entwicklungsländern nur dann eine umweltfreundliche Verkehrspolitik entwickeln können, wenn wir, der reiche Norden, mit gutem Beispiel vorangehen und unseren Verkehrsverbrauch auf ein weltverträgliches Mass reduzieren.

Die Initiative setzt also bei grundsätzlichen gesellschaftspolitischen Fragen an und nicht nur bei der Frage einer nachhaltigen Mobilität als ökologisches Problem. Es geht grundsätzlich um die Erhaltung unserer Lebensgrundlagen, es geht um einen verantwortungsvollen Umgang mit den beschränkten Ressourcen, es geht um die Rückeroberung von Lebensräumen und vor allem von Lebensqualität.

Die Volksinitiative für die Verkehrshalbierung setzt auch bei der Frage der Effizienz an. Bei halbiertem Autoverkehr haben wir eine doppelte Effizienz zu gewinnen, und dies erst noch mit weniger Stau, mit weniger Strassenbau und vor allem mit weniger sozialisierten Unfall-, Lärm- und Umweltkosten. Sie wissen alle, dass uns die sogenannte externen Kosten des motorisierten Individualverkehrs heute bereits 10 Milliarden Franken kosten. Die Halbierung des Autoverkehrs würde bedeuten, dass wir zum Verkehrsvolumen von 1975 und nicht etwa ins Mittelalter zurückkehren würden, wie uns das ehemalige «Autoparteiler» hier vome glauben machen wollten. Die Wirtschaft hat ihre Produktivität seit 1970 um rund einen Drittel gesteigert. In dieser Zeit ist jedoch die Produktivität des Autoverkehrs gesunken. Der Autobestand ist seit den siebziger Jahren mit 140 Prozent stärker gewachsen als die Summe der gefahrenen Kilometer. Die Transportleistung nahm hingegen mit 70 Prozent weniger stark zu als die Fahrleistung. Ein Durchschnittsauto legt heute weniger Kilometer pro Jahr zurück und transportiert weniger Personen als 1970, ist dafür aber grösser und schwerer geworden. Heute bewegen sich in der Schweiz 3,3 Millionen Personenwagen, die im Durchschnitt eine Stunde pro Tag benützt werden. In dieser einen Stunde setzt ein Motor mit einem Wirkungsgrad von 20 bis 25 Prozent mehr als eine Tonne Blech und fünf Sitze in Bewegung, um durchschnittlich 1,6 Personen im stockenden oder flüssigen Kolonnenverkehr vorwärtszubewegen.

Mit der in dieser Volksinitiative vorgeschlagenen Halbierung des Autoverkehrs lässt sich die gleiche Transportleistung erreichen, wenn man nur den durchschnittlichen Besetzungsgrad in diesen fünfplätzig Automobilen auf 3,2 Personen erhöht. Wir erreichen also eine doppelte Effizienz bei halbiertem Verkehr und nicht mehr Blech und weniger Transport, wie das heute der Fall ist.

Konsumeffizienz ist aber, mit Blick auf die negativen Auswirkungen auf das Wirtschaftswachstum, offenbar unerwünscht. Die Infrastudie beweist jedoch: Ein langfristig ausgerichteter Strukturwandel könnte durchaus positive wirtschaftliche Aspekte aufweisen.

Das ist der Grund, weshalb vor allem die Minderheit II (Keller Christine) zu unterstützen ist, die grundsätzlich die Stossrichtung der Volksinitiative unterstützt, aber eine längere Frist zulassen möchte. Da nach dieser Debatte jedoch absehbar ist, dass sämtliche Minderheitsanträge abgelehnt werden, kann ich die Volksinitiative weiterhin mit einem überzeugten Ja unterstützen.

Vallender Dorie (R, AR): Ehrlicherweise muss ich meine Interessenbindung offenlegen. Ich bin für eine möglichst unge-

hinderte Fahrt ins Tessin: von Trogen nach Pugema in zwei Stunden, das ist verlockend! Wenn die Verkehrshalbierungs-Initiative angenommen würde, ist diese Vision greifbar. Die freie Fahrt wäre garantiert. Aber Spass beiseite.

Der Preis dieser Volksinitiative ist im wahrsten Sinn sehr hoch, zu hoch. Nach dem Willen der Initianten sollen Mehrabgaben die freie Fahrt garantieren: eine leistungsabhängige Verkehrsabgabe für den motorisierten Privatverkehr, die Einführung von Strassengebühren oder sonstige Massnahmen zur sogenannten Verkehrsberuhigung. Fahren darf, wer zahlt.

Da stellt sich schnell einmal die Frage, ob das noch sozial ist. Damit ist auch die Frage gestellt, ob diese Volksinitiative überhaupt umgesetzt werden könnte. Im Gegensatz zu meinem «Fraktionsbruder» Georges Theiler bin ich der Auffassung, dass das möglich wäre. Man könnte sogar die Halbierung der Fahrleistungen des motorisierten Strassenverkehrs als Übungsplatz für marktwirtschaftliche Instrumente ansehen. Dann würden die Kilometerfahrleistungen pro Jahr festgelegt und entsprechende Kontingente an die Personen verteilt, die über einen Fahrausweis verfügen. Unbenutzte oder nicht benötigte Kilometerfahrrechte könnten an der Börse versteigert werden. Aber auch dies ist keine volkswirtschaftliche und soziale Lösung.

Der Bundesrat hat sich in der Botschaft redlich Mühe gegeben aufzuzeigen, wie diese Volksinitiative sinnvoll umgesetzt werden könnte. Aber: Eine sinnvolle Umsetzung ist eben nicht möglich, weil die Initiative selber keinen Sinn macht. Dies aus mindestens drei Gründen:

1. Unsere Verfassung garantiert bisher die Gleichwertigkeit der Verkehrswege, ob Schiene oder Strasse. Eine Volkswirtschaft braucht eben beides. Eine einseitige Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs ist im Interesse unserer Volkswirtschaft abzulehnen. Überdies ist der öffentliche Verkehr auch nicht über alle Zweifel erhaben. Auch der öffentliche Verkehr hat seinen Preis. Mobilität kostet eben immer. Dieser Grundsatz geht leider noch so gerne vergessen. Die Fahrpreise der SBB sind zum Beispiel nicht kostendeckend, also zu billig. Wer zahlt die SBB, wenn sie Verluste einfahren? Nur am Rande sei vermerkt, dass auch der öffentliche Verkehr die Umwelt belastet. Er ist lärmig, zerschneidet Landschaften, kostet Energie, vor allem dann, wenn es sich um öffentlichen Individualverkehr handelt. Zusammengefasst ist also festzuhalten, dass auch der öffentliche Verkehr viele Mängel aufweist, die nicht verdrängt werden dürfen.

2. Die Halbierung der Fahrleistungen wäre auch für den Werkplatz Schweiz eine Katastrophe. Die volkswirtschaftlichen Folgen dieser Volksinitiative wären verheerend. Dabei denke ich nicht nur an diejenigen, die vom Strassenverkehr direkt leben, sondern auch an diejenigen, die auf eine pünktliche Versorgung mit Gütern angewiesen sind. Just-in-time-Fertigung ist heute in Zeiten des nationalen und internationalen Wettbewerbsdrucks aus Kostengründen geboten. Die Bahn könnte diese Leistung gar nicht garantieren.

3. Diese Initiative ist kurzfristig. Sie beruht auf statischem Denken und stellt die Kilometerleistung in den Vordergrund. Nicht die Anzahl gefahrener Kilometer ist schliesslich wichtig, sondern die durch den Autoverkehr bewirkte Umweltbelastung. Wenn heute Autos mit 5 Litern pro 100 Kilometer fahren und das «3-Liter-Auto» in Entwicklung ist, dann zeigt dies deutlich die schlimmsten Irrungen der Initiative. Sie ist forschungs- und innovationsfeindlich. Dies ist ihr grösster Fehler.

Die Zeit der Postkutsche ist vorüber. Wir werden das 21. Jahrhundert nur dann meistern, wenn wir die Errungenschaften der modernen Technik verantwortungsvoll nutzen. Gerade darum müssen wir diese Initiative und alle Minderheitsanträge ablehnen.

Fischer-Seengen Ulrich (R, AG), Berichterstatter: Gestatten Sie mir nach dieser intensiven und interessanten Debatte, noch zu ein paar Problemen kurz Stellung zu nehmen.

Zur Ungültigerklärung: Es handelt sich dabei tatsächlich um ein juristisches und nicht um ein politisches Problem; es muss auch juristisch beurteilt und gelöst werden. Ich kann

mich in diesem Punkt Herrn Hämmerle anschliessen; er hat das treffend geschildert. Deshalb müssen wir in diesem Fall die Gültigkeit der Initiative anerkennen.

Frau Keller spricht von einer machbaren Utopie. Nach meinem Sprachverständnis ist es entweder eine Utopie, oder es ist machbar und realisierbar. Meines Erachtens propagiert hier Frau Keller einen «schwarzen Schimmel». Ich betrachte ihren Gegenvorschlag deshalb als Utopie mit einer verlängerten Frist.

Herr Wiederkehr bezeichnet sich als Retter der Grundidee, weil die Initiative chancenlos sei. Ich möchte den Handlungsbedarf in dieser Sache nicht bestreiten. Wir haben die Aufgabe, die Reduktion der Umweltbelastung auch beim motorisierten Strassenverkehr voranzutreiben. Diese Aktivitäten sind in mancher Hinsicht im Gang; vieles ist bereits realisiert worden. Ich darf an den Katalysator erinnern, der einen Quantensprung bezüglich Umweltschutz gebracht hat. Ich darf daran erinnern, dass die Verbesserung des Wirkungsgrades unserer Motoren ständig voranschreitet. Wir haben immer sparsamere Motoren; man kann den Verbrauch ständig senken. Die Kugel rollt also, wie es Herr Bircher ausgedrückt hat. Wir haben auch Abgaskontrollen und Sicherheitsvorkehrungen usw. Es geht also nicht nichts, sondern es passiert einiges. Wenn man aber vom Antrag Wiederkehr ausgeht, müssen wir feststellen, dass er für den Gesetzgeber eine völlige Carte blanche ist; er will ihm völlig freie Hand lassen. Wenn man dem Antrag Wiederkehr zustimmt, kann das theoretisch sogar noch weiter gehen, als es die Initianten beabsichtigen.

Der Gegenvorschlag der Minderheit III (Herczog) enthält wenigstens eine Quantifizierung, und man weiss, woran man ist, wenn auch ihre Forderungen überrissen und unrealistisch sind.

Das Wachstum des privaten Strassenverkehrs ist ein Problem; wir dürfen durchaus darüber nachdenken. Ich halte es hier auch so wie Ernst Leuenberger. Auch von den Gegnern der Initiative wird diese Problematik keineswegs verkannt, Herr Hämmerle. Wir befassen uns mit dieser Problematik im Rahmen unserer Umwelt- und Verkehrspolitik schon lange. Extremlösungen können aber unserem Land nicht das Heil bringen. Wir haben verschiedene philosophisch gefärbte Voten gehört, wie Herr Ostermann angetönt hat. Wir können durchaus über die Halbierung des Strassenverkehrs nachdenken. Neben Absurditäten wurden da und dort auch gewisse Wahrheiten zur Kenntnis gebracht.

Dazu hat man in der Diskussion überlegenswerte Denksätze festgestellt. Wir spielen aber hier nicht ein philosophisches Nullsummenspiel, sondern wir sind mit der harten politischen Realität konfrontiert, mit einem neuen Verfassungsartikel, der dann umgesetzt werden müsste. Hier ist die Meinung von Pipilotti Rist nicht unbedingt der gültige Massstab, Frau Hollenstein. Wir wollen das von Herrn Vetterli namhaft gemachte straussengrosse Kuckucksei nicht weiter ausbrüten, auch nicht in entengrosser Form der Gegenvorschläge.

Wir sollten diese Volksinitiative Volk und Ständen zur Ablehnung empfehlen, wie es Ihnen die Mehrheit der Kommission beantragt – ohne Gegenvorschlag.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Tatsächlich nimmt die Mobilität weltweit zu; eigentlich ist auf der ganzen Welt ein Drang nach Omnipräsenz des Menschen festzustellen. Einerseits ist das im Bereich des Verkehrs so – dort sowohl im Berufs- als auch im Freizeitverkehr. Andererseits zeigt sich aber auch sonst, z. B. bei der Telekommunikation, der Wille, per Handy überall und jederzeit erreichbar zu sein. Auch beim übrigen Konsumverhalten, beispielsweise beim Zappen durch sehr viele Fernsehprogramme, zeigt sich der Drang des Menschen, alles und jedes jederzeit zu haben. Die gesteigerte Mobilität verändert unser Leben, unser Denken, unsere Umwelt, die ganze Welt. Die dadurch entstehende Veränderung müssen wir durchaus wertneutral betrachten, denn sie und die Mobilität haben zahlreiche Vorteile. Die jederzeitige Verfügbarkeit über alle Information in dieser Welt stärkt beispielsweise weltweit die Demokratie. Benachteiligte Re-

gionen werden durch die Mobilität aufgewertet und können kompetitiv werden; sozial benachteiligte Menschen können durch die Mobilität eher gleiche Rechte erreichen.

Diese Veränderungen haben auch zahlreiche Nachteile, auch sie wurden aufgezählt: Es gibt eine sinnlose Mobilität; die hohe Geschwindigkeit stellt durch das Gesetz von Masse mal Geschwindigkeit tatsächlich ein Gefahrenpotential dar; durch die Abgase wird vor allem die Umwelt beeinträchtigt. Die Befürchtungen, die zunehmende Mobilität bringe eher Gefahren als Vorteile, sind tatsächlich weit verbreitet.

Diese Volksinitiative ist nicht die letzte zu diesem Thema, die auf dem Tisch des Hauses liegt. Seit sie eingereicht wurde, sind schon zwei weitere ähnliche Initiativen eingereicht worden, die Sonntags-Initiative und die Volksinitiative «Strassen für alle». Es fragt sich tatsächlich, was in dieser Situation denn die Aufgabe der Politik ist. Soll sie bevormundend, mit Verboten oder finanzieller Belastung regelnd in die Mobilitätszunahme eingreifen? Versuche der entsprechenden Bevormundung gab es schon immer.

Als die Eisenbahn erfunden wurde, gab es Vorstösse, sie sei ihrer atemberaubenden Geschwindigkeit wegen zu verbieten – damals waren es 30 Kilometer in der Stunde –, diese könne zu Krankheit und Schwindelanfällen führen. Als das Auto erfunden wurde, gab es ebenfalls zahlreiche Versuche, dieses zu verbieten. Der Kanton Graubünden z. B hat es lange, bis in dieses Jahrhundert hinein, ausserkantonalen Automobilisten – Automobilistinnen gab es damals noch praktisch keine – verboten, auf seinem Kantonsgebiet herumzufahren, bis dann das Bundesgericht einschritt.

Es ist tatsächlich unmöglich, den Drang des Menschen nach zunehmender Mobilität bevormundend regeln zu wollen. Das widerspricht unserer heutigen Auffassung von den Aufgaben eines Staatswesens. Verbote sind tatsächlich denkbar, widersprechen aber ebenfalls unserer heutigen Philosophie der marktwirtschaftlichen Massnahmen, weil Verbote immer mit irgendwelchen Willkürmassnahmen getroffen werden müssen. Es ist davon die Rede gewesen, Autos mit geraden respektive ungeraden Nummern «dranzunehmen». Das sind letztlich willkürliche Kriterien, die keine Lösung für das Problem bringen. Denkbar sind finanzielle Belastungen, aber da haben wir bis jetzt die Philosophie vertreten, dass eine finanzielle Belastung nur dann akzeptabel ist, wenn externe Kosten, die das Fahrzeug verursacht, internalisiert werden. Das ist ein gerechter Ansatz. Er stand in der Diskussion um die LSVa zur Debatte.

Wollen wir aber das Ziel dieser Initiative mit finanziellen Belastungen erreichen, müssten wir weit über die effektiv verursachten externen Kosten hinausgehen, was dann wiederum willkürlich wäre. Wenn ich daran denke, wie schwierig allein schon die Einführung der LSVa war, die die externen Kosten des Schwerverkehrs nur teilweise internalisieren wird, dann kann ich mir nicht vorstellen, dass die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger oder dieses Parlament je einer finanziellen Belastung zustimmen würden, die weiter ginge als die Internalisierung externer Kosten.

Wir müssen den Wunsch nach zunehmender Mobilität durchaus akzeptieren und nicht die Mobilität als solche einschränken wollen, sondern wir müssen – wie bei allen gesellschaftlichen Tendenzen – die Risiken, die sie mit sich bringt, minimieren und die Chancen optimieren. Wir haben diese Politik als eine Politik der Nachhaltigkeit zusammengefasst. Die Nachhaltigkeit will einerseits die wirtschaftliche Entwicklung dieser Gesellschaft, dieses Landes und aller Regionen dieses Landes garantieren, diese aber andererseits sozialverträglich und umweltgerecht ausgestalten.

Im Sinne einer solchen nachhaltigen Politik haben wir die LSVa eingeführt und die grossen Eisenbahnprojekte beschlossen. Es steht zudem auf dem Programm, dass die Abgasvorschriften verschärft werden, dass der Treibstoffverbrauch pro Flotte gesenkt wird, dass beispielsweise auf kommunaler Ebene die Einführung von Tempo-30-Zonen gefördert wird und dass vor allem die verschiedenen Verkehrsmittel koordiniert werden.

Der Bundesrat sieht insofern in dieser Initiative einen Diskussionsbeitrag, und weil er das so sieht, ist er dagegen, dass

sie als ungültig erklärt wird. Im Zweifelsfall wollen wir materiell über ein Anliegen diskutieren und es nicht formal abwürgen. Aus all den genannten Gründen empfiehlt Ihnen der Bundesrat aber, die Initiative zur Ablehnung zu empfehlen.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Bundesbeschluss über die Volksinitiative «für die Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs zur Erhaltung und Verbesserung von Lebensräumen (Verkehrshalbierungs-Initiative)»

Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire «visant à réduire de moitié le trafic routier motorisé afin de maintenir et d'améliorer des espaces vitaux (Initiative pour la réduction du trafic)»

Detaillberatung – Examen de détail

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit I

(Theiler, Bezzola, Friderici, Hegetschweiler, Vetterli, Vogel)

Abs. 1

.... 1996 wird ungültig erklärt und Volk und Ständen nicht zur Abstimmung unterbreitet.

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 1

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité I

(Theiler, Bezzola, Friderici, Hegetschweiler, Vetterli, Vogel)

Al. 1

.... trafic)» est déclarée nulle et ne sera pas soumise au vote du peuple et des cantons.

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit

120 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I

36 Stimmen

Art. 1a

Antrag der Kommission

Mehrheit

Ablehnung des Antrages der Minderheit

Minderheit II

(Keller Christine, Fehr Jacqueline, Haering Binder, Marti Werner)

Abs. 1

Gleichzeitig wird Volk und Ständen ein Gegenentwurf der Bundesversammlung zur Abstimmung unterbreitet.

Abs. 2

Die Bundesversammlung schlägt vor, die Bundesverfassung wie folgt zu ergänzen:

Art. 37bis Abs. 1bis

Bund, Kantone und Gemeinden reduzieren den motorisierten Strassenverkehr innerhalb von 10 Jahren nach Annahme der Vorlage um 20 Prozent, innerhalb von 20 Jahren nach Annahme der Vorlage um 50 Prozent.

Art. 37bis Abs. 2

Gemäss Initiativtext

Art. 37bis Abs. 3

Die für die Reduktion des motorisierten Strassenverkehrs anzuwendenden Mittel

Übergangsbestimmungen

Gemäss Initiativtext

Minderheit III

(Herczog, Béguelin, Fehr Jacqueline, Haering Binder, Hämmerle, Marti Werner)

Abs. 1

Gleichzeitig wird Volk und Ständen ein Gegenentwurf der Bundesversammlung zur Abstimmung unterbreitet.

Abs. 2

Die Bundesversammlung schlägt vor, die Bundesverfassung wie folgt zu ergänzen:

Art. 37bis Abs. 1bis

Bund, Kantone und Gemeinden reduzieren die Umweltbelastung des motorisierten Strassenverkehrs innerhalb von 10 Jahren nach Annahme der Vorlage um 20 Prozent, innerhalb von 20 Jahren nach Annahme der Vorlage um 50 Prozent.

Art. 37bis Abs. 2

Gemäss Initiativtext

Art. 37bis Abs. 3

Die dafür anzuwendenden Mittel

Übergangsbestimmungen

Gemäss Initiativtext

Antrag Wiederkehr**Abs. 1**

Gleichzeitig wird Volk und Ständen ein Gegenentwurf der Bundesversammlung zur Abstimmung unterbreitet.

Abs. 2

Die Bundesversammlung schlägt vor, die Bundesverfassung wie folgt zu ergänzen:

Art. 37bis Abs. 1bis

Bund und Kantone treffen Massnahmen, um die Umweltbelastung des motorisierten Strassenverkehrs zu senken.

Art. 37bis Abs. 2

Gemäss Initiativtext

Art. 37bis Abs. 3

Die dafür anzuwendenden Mittel

Art. 1a**Proposition de la commission****Majorité**

Rejeter la proposition de la minorité

Minorité II

(Keller Christine, Fehr Jacqueline, Haering Binder, Marti Werner)

Al. 1

Un contre-projet de l'Assemblée fédérale est soumis simultanément au vote du peuple et des cantons.

Al. 2

L'Assemblée fédérale propose de compléter la Constitution fédérale comme suit:

Art. 37bis al. 1bis

La Confédération, les cantons et les communes réduisent de 20 pour cent le trafic routier motorisé dans les 10 ans à compter de l'approbation du présent projet, et de 50 pour cent dans les 20 ans à compter de l'approbation du présent projet.

Art. 37bis al. 2

Selon le texte de l'initiative

Art. 37bis al. 3

Les moyens utilisés pour réduire le trafic routier motorisé

Dispositions transitoires

Selon le texte de l'initiative

Minorité III

(Herczog, Béguelin, Fehr Jacqueline, Haering Binder, Hämmerle, Marti Werner)

Al. 1

Un contre-projet de l'Assemblée fédérale est soumis simultanément au vote du peuple et des cantons.

Al. 2

L'Assemblée fédérale propose de compléter la Constitution fédérale comme suit:

Art. 37bis al. 1bis

La Confédération, les cantons et les communes réduisent de 20 pour cent la dégradation de l'environnement que peut entraîner le trafic routier motorisé dans les 10 ans à compter de l'approbation du présent projet, et de 50 pour cent dans les 20 ans à compter de l'approbation du présent projet.

Art. 37bis al. 2

Selon le texte de l'initiative

Art. 37bis al. 3

Les moyens utilisés à cette fin

Dispositions transitoires

Selon le texte de l'initiative

Proposition Wiederkehr**Al. 1**

Un contre-projet de l'Assemblée fédérale est soumis simultanément au vote du peuple et des cantons.

Al. 2

L'Assemblée fédérale propose de compléter la Constitution fédérale comme suit:

Art. 37bis al. 1bis

La Confédération et les cantons prennent des mesures visant à réduire la dégradation de l'environnement due au trafic routier motorisé.

Art. 37bis al. 2

Selon le texte de l'initiative

Art. 37bis al. 3

Les moyens utilisés à cette fin

Abstimmung – Vote**Erste Eventualabstimmung – Premier vote préliminaire**

Für den Antrag der Minderheit III 76 Stimmen

Für den Antrag Wiederkehr 73 Stimmen

Zweite Eventualabstimmung – Deuxième vote préliminaire

Für den Antrag der Minderheit III 77 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II 61 Stimmen

Art. 2**Antrag der Kommission****Mehrheit**

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit I

(Theiler, Bezzola, Friderici, Hegetschweiler, Vetterli, Vogel)
Streichen

Minderheit II

(Keller Christine, Fehr Jacqueline, Haering Binder, Marti Werner)

.... die Initiative zu verwerfen und den Gegenvorschlag anzunehmen.

Minderheit III

(Herczog, Béguelin, Fehr Jacqueline, Haering Binder, Hämmerle, Marti Werner)

.... die Initiative zu verwerfen und den Gegenvorschlag anzunehmen.

Minderheit IV

(Hollenstein, Fehr Jacqueline, Genner)

.... die Initiative anzunehmen.

Art. 2*Proposition de la commission**Majorité*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité I(Theiler, Bezzola, Friderici, Hegetschweiler, Vetterli, Vogel)
Biffer*Minorité II*

(Keller Christine, Fehr Jacqueline, Haering Binder, Marti Werner)

.... de rejeter l'initiative et d'accepter le contre-projet.

Minorité III

(Herczog, Béguelin, Fehr Jacqueline, Haering Binder, Hämmerle, Marti Werner)

.... de rejeter l'initiative et d'accepter le contre-projet.

Minorité IV

(Hollenstein, Fehr Jacqueline, Genner)

.... d'accepter l'initiative.

Präsident: Der Antrag der Minderheit I entfällt nach der Abstimmung zu Artikel 1, derjenige der Minderheit II nach der Abstimmung zu Artikel 1a.*Dritte Eventualabstimmung – Troisième vote préliminaire*Für den Antrag der Mehrheit 106 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit IV 37 Stimmen*Definitive, namentliche Abstimmung**Vote définitif, nominatif*

(Ref.: 2784)

*Für den Antrag der Mehrheit stimmen:**Votent pour la proposition de la majorité:*

Antille, Aregger, Baader, Bangertler, Baumann Alexander, Baumberger, Beck, Bezzola, Bircher, Blaser, Blocher, Bonny, Borer, Bortoluzzi, Bosshard, Brunner Toni, Bühler, Cavadini Adriano, Christen, Columberg, Comby, David, Debons, Deiss, Dettling, Donati, Dreher, Ducrot, Durrer, Eberhard, Egerszegli, Eggly, Engler, Epiney, Eymann, Fehr Hans, Fehr Lisbeth, Fischer-Seengen, Florio, Föhn, Freund, Frey Claude, Frey Walter, Fritschi, Gadiant, Giezendanner, Gros Jean-Michel, Grossenbacher, Guisan, Gusset, Hasler Ernst, Heim, Hess Otto, Hess Peter, Imhof, Keller Rudolf, Kofmel, Kühne, Kunz, Langenberger, Lauper, Loeb, Lötscher, Moser, Mühlmann, Müller Erich, Nabholz, Oehrl, Pelli, Philipona, Pidoux, Raggenbass, Randegger, Ratti, Ruckstuhl, Sandoz Marcel, Schenk, Scherrer Jürg, Scheurer, Schlüer, Schmid Samuel, Schmied Walter, Simon, Speck, Stamm Luzi, Steffen, Steinegger, Steinemann, Steiner, Stucky, Suter, Theiler, Tschopp, Vallender, Vetterli, Vogel, Waber, Weigelt, Weyeneth, Widrig, Wittenwiler, Wyss (102)

*Für den Antrag der Minderheit III stimmen:**Votent pour la proposition de la minorité III:*

Aeppli, Ammann Schoch, Banga, Baumann Ruedi, Berberat, Borel, Bühlmann, Burgener, Carobbio, Cavalli, Chiffelle, Dormann, Dünki, Fankhauser, Fasel, Fässler, Fehr Jacqueline, Genner, Goll, Gonseth, Grendelmeier, Grobet, Gross Andreas, Gross Jost, Gysin Remo, Haering Binder, Hafner Ursula, Hämmerle, Herczog, Hollenstein, Hubmann, Jans, Jaquet, Kalbermatten, Keller Christine, Kuhn, Leemann, Leuenberger, Marti Werner, Maury Pasquier, Meier Hans, Müller-Hemmi, Ostermann, Rechsteiner Paul, Rechsteiner Rudolf, Rennwald, Roth, Ruffy, Schmid Odilo, Semadeni, Stamm Judith, Strahm, Stump, Teuscher, Thanei, Tschäppät, Vermot, Vollmer, von Allmen, von Felten, Weber Agnes, Widmer, Wiederkehr, Zbinden, Zwygart (65)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Ruf

(1)

Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:

Aguet, Alder, Baumann Stephanie, Béguelin, Binder, de Dardel, Dupraz, Ehrler, Engelberger, Fischer-Hägglingen, Friderici, Geiser, Günter, Gysin Hans Rudolf, Heberlein, Hegetschweiler, Hochreutener, Jeanprêtre, Jutzet, Lachat, Leu, Maitre, Maspoli, Maurer, Meyer Theo, Pini, Rychen, Spielmann, Tschuppert, Zapfl, Ziegler (31)

Präsidium, stimmt nicht – Présidence, ne vote pas:

Seiler Hanspeter

(1)

*Namentliche Gesamtabstimmung**Vote sur l'ensemble, nominatif*

(Ref.: 2786)

Für Annahme des Entwurfes stimmen – Acceptent le projet:

Antille, Aregger, Baader, Bangertler, Baumann Alexander, Baumberger, Beck, Bezzola, Bircher, Blaser, Blocher, Bonny, Borer, Bortoluzzi, Bosshard, Brunner Toni, Bühler, Cavadini Adriano, Christen, Columberg, Comby, David, Debons, Deiss, Dettling, Donati, Dormann, Dreher, Ducrot, Durrer, Eberhard, Egerszegli, Eggly, Engler, Epiney, Eymann, Fehr Hans, Fehr Lisbeth, Fischer-Seengen, Florio, Föhn, Freund, Frey Claude, Frey Walter, Fritschi, Gadiant, Giezendanner, Gros Jean-Michel, Grossenbacher, Guisan, Gusset, Hasler Ernst, Heim, Hess Otto, Hess Peter, Imhof, Kalbermatten, Keller Rudolf, Kofmel, Kühne, Lachat, Langenberger, Lauper, Loeb, Lötscher, Moser, Mühlmann, Müller Erich, Nabholz, Oehrl, Pelli, Philipona, Pidoux, Raggenbass, Randegger, Ratti, Ruckstuhl, Sandoz Marcel, Schenk, Scherrer Jürg, Scheurer, Schlüer, Schmid Odilo, Schmid Samuel, Schmied Walter, Simon, Speck, Stamm Luzi, Steffen, Steinegger, Steinemann, Steiner, Stucky, Suter, Theiler, Tschopp, Vallender, Vetterli, Vogel, Waber, Weigelt, Weyeneth, Widrig, Wittenwiler, Wyss (105)

Dagegen stimmen – Rejetent le projet:

Aeppli, Alder, Ammann Schoch, Baumann Ruedi, Bühlmann, Chiffelle, Fankhauser, Fässler, Fehr Jacqueline, Genner, Goll, Gonseth, Grendelmeier, Grobet, Gross Andreas, Gysin Remo, Haering Binder, Hafner Ursula, Hollenstein, Hubmann, Jaquet, Keller Christine, Kuhn, Leemann, Leuenberger, Meier Hans, Müller-Hemmi, Rechsteiner Paul, Semadeni, Stump, Teuscher, Thanei, Tschäppät, Vermot, Vollmer, von Felten, Weber Agnes, Wiederkehr, Zbinden (39)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Banga, Berberat, Borel, Burgener, Carobbio, Cavalli, Dünki, Fasel, Gross Jost, Hämmerle, Herczog, Jans, Marti Werner, Maury Pasquier, Ostermann, Rennwald, Roth, Ruf, Ruffy, Stamm Judith, Strahm, von Allmen, Widmer, Zwygart (24)

Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:

Aguet, Baumann Stephanie, Béguelin, Binder, de Dardel, Dupraz, Ehrler, Engelberger, Fischer-Hägglingen, Friderici, Geiser, Günter, Gysin Hans Rudolf, Heberlein, Hegetschweiler, Hochreutener, Jeanprêtre, Jutzet, Kunz, Leu, Maitre, Maspoli, Maurer, Meyer Theo, Pini, Rechsteiner Rudolf, Rychen, Spielmann, Tschuppert, Zapfl, Ziegler (31)

Präsidium, stimmt nicht – Présidence, ne vote pas:

Seiler Hanspeter

(1)

Au den Ständerat – Au Conseil des Etats

97.078

Verkehrshalbierungs-Initiative Initiative pour la réduction du trafic

Botschaft und Beschlussentwurf vom 29. Oktober 1997 (BBI 1998 269)
Message et projet d'arrêté du 29 octobre 1997 (FF 1998 205)
Beschluss des Nationalrates vom 2. März 1999
Décision du Conseil national du 2 mars 1999

Maissen Theo (C, GR), Berichterstatter: Die Volksinitiative «für die Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs zur Erhaltung und Verbesserung von Lebensräumen» – kurz Verkehrshalbierungs-Initiative genannt – wurde am 20. März 1996 mit 108 841 gültigen Unterschriften in der Form eines ausgearbeiteten Entwurfes eingereicht.

Das Plenum des Nationalrates ist am 2. März dieses Jahres dem Bundesrat gefolgt und beschloss, die Volksinitiative Volk und Ständen ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung zu empfehlen.

Ihre KVF hat am 13. April 1999 die Vorlage des Bundesrates vom 29. Oktober 1997 beraten. Eintreten war obligatorisch. Sie beantragt einstimmig, im Sinne der Vorlage des Bundesrates und des Beschlusses des Erstrates die Volksinitiative ohne Gegenentwurf Volk und Ständen zur Ablehnung zu empfehlen.

Die Initiative verlangen, dass Bund, Kantone und Gemeinden den motorisierten Strassenverkehr innerhalb von zehn Jahren nach Annahme der Verkehrshalbierungs-Initiative durch Volk und Stände halbieren, wobei der neue Stand nicht mehr überschritten werden dürfte. Massgebend wäre dabei die gesamte in der Schweiz erbrachte Fahrleistung, wobei der öffentliche Verkehr von den Beschränkungen ausgenommen würde.

Die Mittel zur Zielerreichung wären im Gesetz festzulegen. Falls allerdings die Gesetzgebung nicht innerhalb von drei Jahren vorliegen würde, erhielte der Bundesrat die Kompetenz, die Umsetzung auf dem Verordnungsweg vorzunehmen.

Bei der Beratung der Volksinitiative stehen vorerst zwei Punkte im Vordergrund: zum einen die Frage der Gültigkeit, zum anderen die Frage eines Gegenentwurfes.

Zur Frage der Gültigkeit: Hier geht es einmal um die praktische Durchführbarkeit dieser Initiative. Wenn sie im Jahre 2000 zur Abstimmung gebracht und angenommen wäre, wäre die Folge, dass nach zehn Jahren die jährliche Fahrleistung von rund 60 Milliarden Fahrzeugkilometern auf 30 Milliarden gesenkt werden müsste. Die Initiative lässt nun allerdings völlig offen, wie man diese Halbierung erreichen soll.

Der Bundesrat hat entsprechende Abklärungen vomehmen lassen. Er hat ein Massnahmenbündel geprüft. Zum einen wäre davon auszugehen, dass man beim Personenwagenverkehr den Benzinpreis um Fr. 1.– bis Fr. 1.70 erhöhen müsste; an neuralgischen Punkten, vor allem in den Agglomerationen, müsste teilweise Road pricing eingeführt werden. Es wäre eine Erhöhung des Auslastungsgrades der Fahrzeuge zu realisieren, durch Mitfahrgemeinschaften oder den sogenannten «Autoteilet». Der öffentliche Verkehr müsste massiv attraktiver gemacht werden, vor allem durch Senkung der Tarife; hohe Parkplatzgebühren oder gar die Reduktion von öffentlichen Parkplätzen wären notwendig. Zu denken wäre schliesslich an die Einführung von autofreien Sonntagen.

Dieses ganze Massnahmenbündel hätte aufgrund dieser Abklärungen zur Folge, dass man ein Reduktionspotential von 16 bis 40 Prozent erreichen könnte. Das heisst, dass man 50 bis maximal 80 Prozent der von der Volksinitiative angestrebten Halbierung so erreichen könnte. Es würde aber eben nicht ausreichen, diese Halbierung umzusetzen. Es wären also weitere, griffigere Massnahmen nötig, etwa eine weitere Erhöhung der spezifischen Abgaben, zusätzliche Fahrverbote, allenfalls Altersbeschränkungen bei den Fahrzeuglenkern und letztlich die Massnahme einer eigentlichen Kilometerkontingentierung.

Aus dieser Darlegung können Sie folgern, dass die Umsetzung der Initiative grosse Schwierigkeiten bereiten würde. Aber – das ist festzustellen – die Initiative ist nicht offensichtlich undurchführbar und, weil sie grundsätzlich umsetzbar ist, nicht unzulässig.

Ein zweiter Punkt im Blick auf die Durchführbarkeit ist die Vereinbarkeit mit dem Völkerrecht. Zu prüfen ist, ob wegen der Initiative Landesrecht derart mit Völkerrecht kollidieren würde, dass ein Konflikt entstände, der nicht durch eine einseitige Entbindung der Schweiz aus der Verpflichtung gelöst werden könnte. Die Abklärungen haben ergeben, dass von der Initiative 30 Abkommen betroffen wären, die zu kündigen wären. Wenn man das in Diskussion stehende bilaterale Landverkehrsabkommen mit einbezieht, wären es gar 31 Abkommen.

Die Analyse führt nun allerdings zum Schluss, dass keines dieser Abkommen der Kategorie des zwingenden Völkerrechtes zuzurechnen ist. Hierzu zählen die Regeln, welche von der Staatengemeinschaft wegen ihrer Bedeutung für ein friedliches und menschenwürdiges Zusammenleben der Menschheit als unabdingbar anerkannt sind und demzufolge unbedingte Geltung beanspruchen. Die Schweiz ist mit dem Abschluss der erwähnten 30 Abkommen keine Verpflichtung eingegangen, der sie sich nicht mehr entziehen könnte. Bei den Abkommen handelt es sich um Staatsvertragsrecht, das entweder kündbar ist oder dessen Gültigkeit zeitlich befristet ist, wie z. B. beim Transitabkommen mit der EU. Weil diese Kündigungen innert der für die Umsetzung der Initiative zur Verfügung stehenden Zeit erfolgen könnten und bis dahin auch das befristete Staatsvertragsrecht neu auszuhandeln wäre, erweist sich die Initiative auch in völkerrechtlicher Hinsicht nicht als undurchführbar.

In der KVF wurde die Frage der Durchführbarkeit vor allem im Hinblick auf das Verhältnis zum Völkerrecht diskutiert. Wir haben dabei festgestellt, dass wir hier im Moment vor einer anderen Situation als zum Zeitpunkt der Abfassung der Botschaft vom 29. Oktober 1997 stehen. Neu ist, dass wir nämlich jetzt in den Verhandlungen über das Landverkehrsabkommen stehen bzw. dass die entsprechenden Beratungen in unseren Räten bevorstehen. Wir stehen damit in der problematischen Situation, dass wir einerseits über ein sehr wichtiges internationales Abkommen im Verkehrsbereich beraten und gleichzeitig über eine Volksinitiative, die eben die-

ses Abkommen wieder ausschliessen würde, falls sie angenommen würde.

Nun haben die Diskussionen in der Kommission gezeigt, dass das praktische politische Handeln nicht davon ausgehen kann, im Fall hängiger Volksinitiativen bei Verträgen und Gesetzen prophylaktisch Massnahmen zu ergreifen oder bei der Volksinitiative entsprechende Haltungen einzunehmen oder strengere Massstäbe anzulegen. Man geht bei solchen parallelen Verfahrensabläufen schlechterdings das Risiko ein, dass ein Abkommen, das man ausgehandelt hat, wieder hinfällig würde, wenn die Initiative angenommen würde.

Nun noch zur Frage eines Gegenvorschlages: Der Bundesrat unterbreitet keinen Gegenvorschlag, weil heute die gesamte Verkehrspolitik durch die Politik des Bundesrates, durch die Gesetzgebungsbeschlüsse der Räte sowie auch durch Volksabstimmungen kohärent angelegt worden ist; die Umsetzung ist darauf ausgerichtet, dass der Individualverkehr reduziert werden kann. Ich denke da an die Projekte «Bahn 2000» und Neat, die Bahnreform, die Bestrebungen um die Erreichung einer Kostenwahrheit, die Einführung der LSVA, die Emissionsbegrenzungen und schliesslich auch an das CO₂-Gesetz.

Es ist darauf hinzuweisen, dass diese Volksinitiative neben den erwähnten enormen Schwierigkeiten der praktischen Umsetzung und dem Risiko einer verkehrspolitischen Isolierung in Europa für die Schweiz schwerwiegende wirtschaftliche, politische und soziale Folgen hätte. Die sehr kurze Frist von zehn Jahren zur Umsetzung hätte negative Auswirkungen auf die Beschäftigung und das wirtschaftliche Wachstum. Besonders betroffen wären die Randgebiete, wo weniger Alternativen für das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr bestehen. Verlieren dürften auch die Tourismusregionen, möglicherweise zugunsten der Tourismusregionen im angrenzenden Ausland. Von negativen Auswirkungen auf das Wirtschaftswachstum wären die sozial Schwächeren überproportional betroffen. Die Annahme der Initiative hätte überdies Auseinandersetzungen zwischen einzelnen Regionen zur Folge. Es würde dann nämlich intensiv die Frage diskutiert, welche Region welchen Beitrag an das Reduktionsziel leisten müsste.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Kommission beantragt, die Gültigkeit der Volksinitiative nicht in Frage zu stellen, diese aber ohne Gegenentwurf Volk und Ständen zur Ablehnung zu empfehlen.

Danloth Hans (C, UR): Bundesrat und Parlament haben in letzter Zeit klare Zeichen für eine verursachergerechte und naturverträgliche Bewältigung der Mobilität gesetzt und damit auch die Zustimmung des Souveräns erlangt. Dabei wurde anstelle von Verboten bewusst auf marktkonforme Steuerungsmaßnahmen gesetzt. Diese neue, europaweit pionierhafte Verkehrspolitik ist zwar primär auf die Bewältigung des Güterverkehrs ausgerichtet, gilt aber sinngemäss für die gesamte Mobilität.

Die vorliegende Volksinitiative bedeutet eine fundamentalistisch-extreme Abkehr von dieser neuen, auch ökologisch sinnvollen Verkehrsphilosophie. Mit der Brechstange wird versucht, ein Ziel zu erreichen, das im Nationalrat von den Initiantinnen und -Initianten meist euphorisch als Vision, als Utopie bezeichnet wurde. Visionen und Utopien in Ehren: Aber sie gehören wohl eher in Parteiprogramme als in die Verfassung. Im Nationalrat wurden sowohl die Völkerrechtskonformität der Initiative wie auch deren Durchführbarkeit angezweifelt; der Kommissionspräsident ist kurz darauf eingetreten.

Zweifel sind auch mir gekommen; vor allem frage ich mich, ob das eidgenössische Parlament eine Volksinitiative als gültig anerkennen kann, welche in flagranter Weise sowohl gegen das bestehende Transitabkommen wie auch gegen das neue Landverkehrsabkommen verstossen und unsere Politik der Nichtdiskriminierung gegenüber dem Ausland aus den Angeln heben würde. Die Tinte der Unterschrift zum bilateralen Landverkehrsabkommen, die ja noch nicht vergossen ist, wäre noch nicht trocken und die Genehmigung durch das Parlament noch keineswegs gesichert, und schon müsste

der Bundesrat rechtsumkehrt machen, das Abkommen kündigen und neue Verhandlungen mit der EU aufnehmen, um das Verkehrsaufkommen zu halbieren. Der Bundesrat erklärt selber auf Seite 32 der Botschaft: «So wäre beispielsweise ein Abkommen, wie es heute mit der EU im Bereich Landverkehr angestrebt wird, kaum noch vorstellbar.»

Das Bundesamt für Justiz hat uns in der KVF zwar darüber belehrt, dass nur solche Volksinitiativen als völkerrechtswidrig erklärt werden können, welche gegen fundamentale Grundnormen des Völkerrechtes verstossen. Jeder andere Widerspruch kann also in die Verfassung Eingang finden. Aus diesem Grund habe ich darauf verzichtet, hier im Rat einen Antrag auf Ungültigerklärung zu stellen. Es ist zu hoffen, dass das Volk seinerseits die richtige Antwort auf diese Volksinitiative bereithält.

Über die Durchführbarkeit ist auch im Nationalrat heftig debattiert worden. Wenn man in Betracht zieht, dass selbst bei drastischen Einschränkungen nur ein Reduktionspotential von 16 bis 40 Prozent erreicht werden kann – wie es in der Botschaft aufgelistet ist –, kommen erhebliche Zweifel auf.

Bundesrat Leuenberger hat im Nationalrat zu Recht die Bevormundungsmentalität der Volksinitiative angeprangert, die der Verbotstrategie zu Gevatter steht. Bei der Variante mit der Benzinpreisverteuerung beispielsweise wird es laut Bundesrat unerlässlich sein, den Literpreis um Fr. 1.– bis Fr. 1.70 zu erhöhen; der Kommissionspräsident hat es bereits erwähnt.

Wenn man sich daran erinnert, dass im Rahmen der FinöV-Vorlage der vom Ständerat beschlossene Benzinpreisschlag von 5 Rappen – nicht von 50 Rappen! – vom Nationalrat einhellig abgeschmettert worden ist und sich nun im Nationalrat für diese um ein Mehrfaches stärkere Erhöhung nicht weniger als 65 Mitglieder erwärmen konnten, schüttelt man ein wenig den Kopf.

Schliesslich kommt hinzu, dass zur Vermeidung von Vertragsverletzungen und Diskriminierungen der ausländische Verkehr weder halbiert noch sonstwie eingeschränkt werden dürfte. Auch wenn der Anteil der ausländischen Fahrzeuge an den Fahrleistungen in der Schweiz gering ist, würde das bedeuten, dass der Verzicht auf Verkehrsreduktionen für ausländische Fahrzeuge durch zusätzliche Reduktionspotentiale beim inländischen Verkehr wettgemacht werden müsste, um die Halbierung gemäss Initiativziel zu erreichen. Dies hätte – wie es der Bundesrat etwas beschönigend umschreibt – «eine erhebliche Selbstdiskriminierung» des inländischen Verkehrs zur Folge. Es wäre ein klarer Verstoß gegen die Rechtsgleichheit.

Ich bin wirklich nicht als Lobbyist für eine umweltfeindliche Verkehrspolitik bekannt – ganz im Gegenteil. Die Mobilität der Zukunft wird eine ökologische sein oder aber eine solche, die diesen Namen nicht mehr verdient; dessen bin ich mir voll bewusst.

Die Initiative jedoch ist rückwärtsgewandt und daher abzulehnen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Die Frage ist ja, ob diese Vision, den Verkehr zu halbieren, tatsächlich eine Vision ist, die wir unterstützen möchten, und zwar ganz unabhängig von den Fragen, die der Kommissionspräsident zu Recht dargelegt hat und die auch in den Kommissionen diskutiert wurden: Fragen der völkerrechtlichen Hindernisse, Fragen der Umsetzung einer solchen Initiative, falls sie angenommen würde, und damit Fragen der Gültigkeit einer solchen Initiative. Ist es tatsächlich eine gesellschaftspolitische Vision, den Verkehr zu halbieren?

Wir müssen doch einsehen, dass der Verkehr ständig zunimmt. Darüber kann man klagen, aber das Mobilitätsbedürfnis ist nun einfach einmal da, wir stellen das immer wieder fest. Alle Verkehrsprognosen beispielsweise sind deshalb falsch, weil man die Mobilitätsentwicklung falsch eingeschätzt hat. Der Gotthard-Eisenbahntunnel verzeichnete, als er eröffnet wurde, viermal mehr Verkehr, als das die kühnsten Prognosen vorausgesagt hatten. Durch den Gotthard-Strassenverkehrstunnel werden heute fünfmal mehr Güter transportiert als bei seiner Eröffnung 1980. Alle Volksabstim-

mungen zur Mobilität werden positiv entschieden, die letzte am letzten Wochenende, wo die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft zum Flughafen ausbau Mülhausen ja gesagt haben; der Ausbau des Flughafens Zürich, die Neat und die Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs für 30 Milliarden Franken wurden ebenfalls angenommen. Das sind alles auch Bekenntnisse zu einer Zunahme der Mobilität. Diese beschränkt sich ja nicht nur auf den Verkehr, sondern wohnt dem Menschen inne. Internet: Damit wollen wir in der ganzen Welt gleichzeitig sein. Handy: Damit wollen wir allüberall – selbst im Nationalratssaal – erreichbar sein, nach aussen telefonieren und jederzeit sagen können, wo wir sind. Fernsehprogramme: Heute sind es 50 Programme, morgen werden es 500 Programme sein, durch die wir einfach so in einer Minute durchzappen können.

Dies alles zeigt den Mobilitätsdrang des Menschen. Man hat immer wieder versucht, ihn von seiten der Politik zu bevormunden; aber es ist immer schiefgegangen. Es gab Motionen, als die Eisenbahn aufkam. Darin wurde gefordert, man solle sie verbieten, weil sie zu schnell sei – 30 Kilometer in der Stunde –, das führe zu Schwindelanfällen und zu Krankheiten. Diese Vorstösse hatten keinen Erfolg. Als das Automobil aufkam, haben es einige Kantone verboten. Der Kanton Graubünden hat es nur für Einheimische zugelassen, bis ihn dann das Bundesgericht korrigiert hat. Das ist alles nicht gegangen; wir können den Drang nach Mobilität nicht einschränken.

Daher ist das Ziel einer allfälligen Halbierung des Verkehrs moralisch und nicht normativ zu diskutieren. Es gibt Bewegungen, welche die Langsamkeit wiederentdecken, welche die Mobilität in sich selbst entdecken, welche Fast-food beiseite lassen und nur noch Slow-food pflegen. Slow-food ist eine gastronomische Bewegung in Italien, welche aber dazu führt, dass man zuerst an einen bestimmten Ort hinfahren muss, bevor man Slow-food geniessen kann. Diese Diskussion darf und soll meinetwegen stattfinden; aber die Halbierung des Strassenverkehrs kann doch nicht in der Verfassung und in einem Gesetz vorgeschrieben werden.

Die Mobilität als solche, der Bewegungsdrang des Menschen als solcher haben die Gesellschaft auch weitergebracht; das ist nichts Schlechtes. Es geht darum, wie diese Mobilität stattfindet. Wir haben unser Konzept der nachhaltigen Mobilität: Die Mobilität soll nachhaltig sein; sie soll die wirtschaftliche Kompetitivität unseres Landes ermöglichen; sie soll sozialverträglich sein, sie soll also so ausgestaltet sein, dass alle Regionen angebunden sind und dass nicht Menschen von der Mobilität ausgeschlossen sind, weil sie z. B. behindert, alt oder gebrechlich sind – alle sollen denselben Zugang haben –, und die Mobilität soll umweltverträglich sein. Das ist die grosse Diskussion, die wir auch bei anderen Vorlagen jetzt immer wieder führen.

Die politische Konzentration muss auf die Umweltverträglichkeit, auf die Nachhaltigkeit der Mobilität ausgerichtet sein und darf nicht zu einem solchen Mittel greifen, das in einem Gottesstaat vielleicht angewendet werden kann (also in einer anderen Religion als der unseren; das will ich der Versöhnung halber gleich beifügen). Das geht jedoch nicht in einer aufgeklärten Demokratie, die wir zu sein immer noch anstreben.

Deshalb empfehlen wir diese Initiative so einmütig zur Ablehnung.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Bundesbeschluss über die Volksinitiative «für die Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs zur Erhaltung und Verbesserung von Lebensräumen (Verkehrshalbierungs-Initiative)»

Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire «visant à réduire de moitié le trafic routier motorisé afin de maintenir et d'améliorer des espaces vitaux (Initiative pour la réduction du trafic)»

Detaillberatung – Examen de détail

Titel und Ingress, Art. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, art. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

31 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

97.078

**Verkehrshalbierungs-Initiative
Initiative pour la réduction du trafic**

Schlussabstimmung – Vote final

Siehe Seite 540 hiervoor – Voir page 540 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 18. Juni 1999

Décision du Conseil national du 18 juin 1999

Bundesbeschluss über die Volksinitiative «für die Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs zur Erhaltung und Verbesserung von Lebensräumen (Verkehrshalbierungs-Initiative)»

Arrêté fédéral relatif à l'Initiative populaire «visant à réduire de moitié le trafic routier motorisé afin de maintenir et d'améliorer des espaces vitaux (Initiative pour la réduction du trafic)»

Abstimmung – Vote

Für Annahme des Entwurfes

38 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

Hess Peter, Hochreutener, Imhof, Kalbermatten, Keller Rudolf, Kühne, Kunz, Lachat, Langenberger, Lauper, Lœu, Loeb, Lœtscher, Maitre, Maspoli, Maurer, Meyer Thérèse, Moser, Müller Erich, Nabholz, Oehli, Pelli, Philipona, Pidox, Raggenbass, Ratti, Ruckstuhl, Rychen, Sandoz Marcel, Schenk, Scheurer, Schliœr, Schmid Odilo, Schmid Samuel, Schmied Walter, Seiler Hanspeter, Simon, Speck, Stamm Judith, Stamm Luzi, Steffen, Steinemann, Steiner, Stucky, Theiler, Tschuppert, Vallender, Vetterli, Vogel, Waber, Weigelt, Widrig, Wittenwiler, Wyss, Zapfl (110)

Dagegen stimmen – Rejetent le projet:

Aguet, Baumann Ruedi, Bœhlmann, Chiffelle, Fankhauser, Fœssler, Fehr Jacqueline, Geiser, Genner, Goll, Gonseth, Gross Andreas, Gœnter, Hollenstein, Hubmann, Jutzet, Keller Christine, Kuhn, Leuenberger, Meier Hans, Meyer Theo, Mœller-Hemmi, Spielmann, Stump, Teuscher, Thanel, Vermot, Vollmer, Weber Agnes, Wiederkehr (30)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Aeppli, Ammann Schoch, Banga, Baumann Stephanie, Bœguœlin, Berberat, Carobbio, de Dardel, Dœnki, Fasel, Gysin Remo, Haering Binder, Hafner Ursula, Hœmmerle, Herczog, Jans, Jaquet, Jossen, Lœemann, Marti Werner, Maury Pasquier, Ostermann, Rechsteiner Rudolf, Rennwald, Roth, Ruf, Ruffy, Schaller, Semadeni, Strahm, von Allmen, Zwygart (32)

Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:

Alder, Bezzola, Bœhrer, Cavadini Adriano, Cavalli, Comby, Debons, Eggly, Fehr Lisbeth, Grobet, Gross Jost, Jeanprœtre, Kofmel, Mœhleemann, Pini, Randegger, Rechsteiner Paul, Scherrer Jœrg, Steinegger, Suter, Tschœppœt, Tschopp, von Felten, Weyeneth, Widmer, Zbinden, Ziegler (27)

Prœsidium, stimmt nicht – Prœsidence, ne vote pas:

Heberlein (1)

97.078

**Verkehrshalbierungs-Initiative
Initiative pour la rœduction du trafic**

Schlussabstimmung – Vote final

Siehe Seite 29 hiœvor – Voir page 29 ci-devant

Beschluss des Stœnderates vom 16. Juni 1999

Dœcision du Conseil des Etats du 16 juin 1999

Bundesbeschluss œber die Volksinitiative «fœr die Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs zur Erhaltung und Verbesserung von Lebensrœumen (Verkehrshalbierungs-Initiative)»

Arrœtœ fœdœral relatif œ l'initiative populaire «visant œ rœduire de moitiœ le trafic routier motorisœ afin de maintenir et d'amœliorer des espaces vitaux (Initiative pour la rœduction du trafic)»

Namentliche Abstimmung

Vote nominatif

(Ref.: 3250)

Fœr Annahme des Entwurfes stimmen – Acceptent le projet:

Antille, Aregger, Baader, Bangerter, Baumann Alexander, Baumberger, Beck, Binder, Bircher, Blaser, Blocher, Bonny, Borel, Borer, Bortoluzzi, Bosshard, Brunner Toni, Christen, Columberg, David, Dœtting, Donati, Dormann, Dreher, Ducrot, Dupraz, Durrer, Eberhard, Egerszegi, Ehrliœr, Engelberger, Engler, Epiney, Eymann, Fehr Hans, Fischer-Hœgglingen, Fischer-Seengen, Florio, Fœhn, Freund, Frey Claude, Frey Walter, Friderici, Fritschi, Gadient, Giezendanner, Gros Jean-Michel, Grossenbacher, Guisan, Gusset, Gysin Hans Rudolf, Hasler Ernst, Hegetschweiler, Heim, Hess Otto,

**Bundesbeschluss
über die Volksinitiative «für die Halbierung
des motorisierten Strassenverkehrs zur Erhaltung
und Verbesserung von Lebensräumen
(Verkehrshalbierungs-Initiative)»**

vom 18. Juni 1999

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Prüfung der am 20. März 1996¹ eingereichten Volksinitiative «für die Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs zur Erhaltung und Verbesserung von Lebensräumen (Verkehrshalbierungs-Initiative)»,

nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 29. Oktober 1997²,

beschliesst:

Art. 1

¹ Die Volksinitiative «für die Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs zur Erhaltung und Verbesserung von Lebensräumen (Verkehrshalbierungs-Initiative)» vom 20. März 1996 ist gültig und wird Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet.

² Die Volksinitiative lautet:

Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert:

Art. 37^{bis} Abs. 1^{bis} (neu), Abs. 2 zweiter, dritter und vierter (neu) Satz und Abs. 3 (neu)

^{1bis} Bund, Kantone und Gemeinden halbieren den motorisierten Strassenverkehr innerhalb von zehn Jahren nach Annahme der Verkehrshalbierungs-Initiative durch Volk und Stände. Der neue Stand darf nicht mehr überschritten werden. Massgebend ist die in der Schweiz insgesamt erbrachte Fahrleistung. Der öffentliche Verkehr ist von diesen Bestimmungen nicht betroffen und wird nicht mitgerechnet.

² ... Die Gemeinden können auf allen Strassen ihres Gebietes, ausgenommen auf den Nationalstrassen, Verkehrsbeschränkungen anordnen, soweit es dem Ziel von Absatz 1^{bis} oder der Verbesserung oder Erhaltung von Lebensräumen dient. Die vollständige Sperrung der vom Bund bezeichneten Durchgangsstrassen ist nur in Absprache mit dem Bund zulässig. Die Benützung der Strassen im Dienste der öffentlichen Hand bleibt vorbehalten.

³ Die für die Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs anzuwendenden Mittel werden durch das Gesetz bestimmt.

Übergangsbestimmungen Art. 23 (neu)

Ist die Ausführungsgesetzgebung nach Artikel 37^{bis} Absatz 3 innerhalb dreier Jahre nach Annahme der Verkehrshalbierungs-Initiative nicht rechtskräftig, erlässt der Bundesrat die notwendigen Bestimmungen auf dem Verordnungsweg.

Art. 2

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Initiative abzulehnen.

Nationalrat, 18. Juni 1999

Die Präsidentin: Heberlein
Der Protokollführer: Anliker

Ständerat, 18. Juni 1999

Der Präsident: Rhinow
Der Sekretär: Lanz

¹ BBl 1996 II 882

² BBl 1998 269

**Arrêté fédéral
relatif à l'initiative populaire «visant à réduire
de moitié le trafic routier motorisé afin de maintenir
et d'améliorer des espaces vitaux
(Initiative pour la réduction du trafic)»**

du 18 juin 1999

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'initiative populaire «visant à réduire de moitié le trafic routier motorisé afin de maintenir et d'améliorer des espaces vitaux (Initiative pour la réduction du trafic)», déposée le 20 mars 1996¹;

vu le message du Conseil fédéral du 29 octobre 1997²,

arrête:

Art. 1

¹ L'initiative populaire du 20 mars 1996 «visant à réduire de moitié le trafic routier motorisé afin de maintenir et d'améliorer des espaces vitaux (Initiative pour la réduction du trafic)» est valable et sera soumise au vote du peuple et des cantons.

² Elle a la teneur suivante:

La constitution est modifiée comme suit:

Art. 37, al. 1^{bis} (nouveau), 2^e al., deuxième, troisième et quatrième phrases (nouvelle) et 3^e al. (nouveau)

^{1bis} La Confédération, les cantons et les communes réduisent de moitié le trafic routier motorisé dans les dix ans à compter de la date à laquelle l'initiative pour la réduction du trafic a été acceptée par le peuple et les cantons. Le volume de trafic ainsi atteint ne peut être dépassé. Le volume total du trafic routier en Suisse est déterminant. Les transports publics ne sont pas soumis à la présente disposition et en sont pas pris en compte.

² . . . Les communes peuvent ordonner des restrictions du trafic sur toutes les routes de leur territoire, à l'exception des routes nationales, pour autant que ces restrictions répondent aux exigences de l'alinéa 1^{bis} ou qu'elles visent à maintenir ou à améliorer des espaces vitaux. La fermeture complète des routes désignées comme routes de transit par la Confédération n'est admissible qu'en accord avec celle-ci. L'usage des routes par les véhicules au service des collectivités publiques est réservé.

³ Les moyens utilisés pour réduire de moitié le trafic routier motorisé sont déterminés par la loi.

Dispositions transitoires art. 23 (nouveau)

Si la législation d'exécution visée à l'article 37^{bis}, 3^e alinéa, n'est pas entrée en vigueur trois ans après l'acceptation de l'initiative pour la réduction du trafic, le Conseil fédéral édicte les dispositions nécessaires par voie d'ordonnance.

Art. 2

L'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons de rejeter l'initiative.

Conseil national, 18 juin 1999

La présidente: Heberlein
Le secrétaire: Anliker

Conseil des Etats, 18 juin 1999

Le président: Rhinow
Le secrétaire: Lanz

¹ FF 1996 II 879
² FF 1998 205

**Decreto federale
concernente l'iniziativa popolare
«per il dimezzamento del traffico stradale motorizzato,
allo scopo di salvaguardare e di migliorare gli spazi vitali
(Iniziativa per dimezzare il traffico)»**

del 18 giugno 1999

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

esaminata l'iniziativa popolare «per il dimezzamento del traffico stradale motorizzato, allo scopo di salvaguardare e di migliorare gli spazi vitali (Iniziativa per dimezzare il traffico)», depositata il 20 marzo 1996¹;
visto il messaggio del Consiglio federale del 29 ottobre 1997²,

decreta:

Art. 1

¹ L'iniziativa popolare «per il dimezzamento del traffico stradale motorizzato, allo scopo di salvaguardare e di migliorare gli spazi vitali (Iniziativa per dimezzare il traffico)», depositata il 20 marzo 1996, è valida ed è sottoposta al voto del popolo e dei Cantoni.

² L'iniziativa ha il tenore seguente:

La Costituzione federale è modificata come segue:

Art. 37^{bis} cpv. 1^{bis} (nuovo), cpv. 2, secondo, terzo e quarto periodo (nuovo) e cpv. 3 (nuovo)

^{1bis} Confederazione, Cantoni e Comuni dimezzano il traffico stradale motorizzato entro dieci anni dall'accettazione dell'iniziativa per dimezzare il traffico da parte del popolo e dei Cantoni. Il nuovo livello così raggiunto non potrà più essere superato. Determinante è il volume totale del traffico stradale in Svizzera. Queste disposizioni non riguardano il traffico pubblico, che non viene conteggiato.

²... I Comuni possono disporre limitazioni del traffico su tutte le strade del loro territorio, ad eccezione di quelle nazionali, nella misura in cui perseguano l'obiettivo del capoverso ^{1bis} o il miglioramento o la salvaguardia degli spazi vitali. La chiusura completa di quelle che la Confederazione ha designato come strade di transito è possibile soltanto previo assenso della Confederazione. Resta salvo l'uso delle strade per il servizio degli enti pubblici.

³ I mezzi utilizzati per dimezzare il traffico stradale motorizzato sono definiti dalla legge.

Le disposizioni transitorie della Costituzione federale sono completate come segue:

Art. 23 (nuovo)

Se la legislazione d'esecuzione secondo l'articolo 37^{bis} capoverso 3 non è ancora vigente dopo tre anni dall'accettazione dell'iniziativa popolare per dimezzare il traffico, il Consiglio federale emana le necessarie disposizioni mediante ordinanza.

Art. 2

L'Assemblea federale raccomanda al popolo e ai Cantoni di respingere l'iniziativa.

Consiglio nazionale, 18 giugno 1999

La presidente: Heberlein

Il segretario: Anliker

Consiglio degli Stati, 18 giugno 1999

Il presidente: Rhinow

Il segretario: Lanz

¹ FF 1996 II 798

² FF 1998 179