

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

**« Für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit – ein Versuch für vier Jahre
(Sonntags-Initiative) ». Volksinitiative**

**« Pour un dimanche sans voitures par saison – un essai limité à quatre ans
(Initiative des dimanches) » Initiative populaire**

**« Per una domenica senz'auto ogni stagione – una prova per quattro anni
(iniziativa per le domeniche) ». Iniziativa popolare**

Verantwortlich für diese Ausgabe:

Parlamentdienste
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:

Parlamentdienste
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 VII
4.	Verhandlungen der Räte - Débats dans les conseils		
	Ständerat - Conseil des Etats	08.03.2001	1
	Nationalrat - Conseil national	04.10.2001	10
	Ständerat - Conseil des Etats	03.12.2001	30
	Ständerat - Conseil des Etats	14.12.2001	39
	Nationalrat - Conseil national	14.12.2001	40
	Nationalrat - Conseil national	04.03.2002	41
	Ständerat - Conseil des Etats	11.03.2002	46
	Nationalrat - Conseil national	22.03.2002	48
	Ständerat - Conseil des Etats	24.09.2002	49
5.	Schlussabstimmungen / Votations finales		
	Ständerat - Conseil des Etats	13.12.2002	54
	Nationalrat - Conseil national	13.12.2002	55
6.	Namentliche Abstimmungen / Votes nominatifs		57
7.	Bundesbeschluss vom	13.12.2002	61
	Arrêté fédéral du	13.12.2002	62
	Decreto federale del	13.12.2002	63

1. Uebersicht über die Verhandlungen - Résumé des délibérations

<p>99.094 s "Sonntags-Initiative". Volksinitiative Botschaft vom 1. Dezember 1999 zur Volksinitiative "für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit - ein Versuch für vier Jahre (Sonntags-Initiative)" (BBI 2000 503)</p> <p><i>NR/SR Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen</i></p> <p>1. Bundesbeschluss zur Volksinitiative "für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit - ein Versuch für vier Jahre (Sonntags-Initiative)" 08.03.2001 Ständerat. Beschluss nach Entwurf des Bundesrates. 04.10.2001 Nationalrat. Zustimmung. 11.03.2002 Ständerat. Die Frist für die Behandlung der Initiative wird um ein Jahr verlängert, bis zum 30. April 2003. 22.03.2002 Nationalrat. Die Frist für die Behandlung der Initiative wird um ein Jahr verlängert, bis zum 30. April 2003. 13.12.2002 Ständerat. Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen. 13.12.2002 Nationalrat. Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.</p> <p>2. Bundesgesetz über den Strassenverkehr. Änderung 04.10.2001 Nationalrat. Beschluss abweichend vom Entwurf der Kommission. 03.12.2001 Ständerat. Nichteintreten 04.03.2002 Nationalrat. Festhalten 11.03.2002 Ständerat. Eintreten 24.09.2002 Ständerat. Das Bundesgesetz wird in der Gesamtabstimmung abgelehnt.</p>	<p>99.094 é "Initiative des dimanches". Initiative populaire Message du 1er décembre 1999 relatif à l'initiative populaire "pour un dimanche sans voitures par saison - un essai limité à quatre ans (Initiative des dimanches)" (FF 2000 461)</p> <p><i>CN/CE Commission des transports et des télécommunications</i></p> <p>1. Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire "pour un dimanche sans voitures par saison - un essai limité à quatre ans (Initiative des dimanches)" 08.03.2001 Conseil des Etats. Décision conforme au projet du Conseil fédéral. 04.10.2001 Conseil national. Adhésion. 11.03.2002 Conseil des Etats. Le délai imparti pour traiter l'initiative est prorogé d'un an, soit jusqu'au 30 avril 2003. 22.03.2002 Conseil national. Le délai imparti pour traiter l'initiative est prorogé d'un an, soit jusqu'au 30 avril 2003. 13.12.2002 Conseil des Etats. L'arrêté est adopté en votation finale. 13.12.2002 Conseil national. L'arrêté est adopté en votation finale.</p> <p>2. Loi fédérale sur la circulation routière. Modification 04.10.2001 Conseil national. Décision modifiant le projet de la commission. 03.12.2001 Conseil des Etats. Le conseil décide de ne pas entrer en matière. 04.03.2002 Conseil national. Maintenir 11.03.2002 Conseil des Etats. Le conseil entre en matière. 24.09.2002 Conseil des Etats. La loi est rejetée au vote sur l'ensemble.</p>
--	--

2. Rednerliste - Liste des orateurs

Nationalrat - Conseil national

Aeschbacher Rudolf (E, ZH)	16, 41
Bezzola Duri (R, GR)	21
Binder Max (V, ZH)	43
Decurtins Walter (C, GR)	23
Fehr Jacqueline (S, ZH)	18
Fehr Hans-Jürg (S, SH), für die Kommission	10, 26, 27, 44
Föhn Peter (V, SZ)	14, 18
Freund Jakob (V, AR)	23
Gross Andreas (S, ZH)	23
Hegetschweiler Rudolf (R, ZH)	17
Heim Alex (C, SO)	15, 42
Hollenstein Pia (G, SG)	12, 42
Jossen Peter (S, VS)	21
Leuenberger Moritz, Bundesrat	28, 45
Loepfe Arthur (C, AI)	19
Maspoli Flavio (-, TI)	22, 26, 27
Neiryneck Jacques (C, VD), pour la commission	11, 27, 44
Pfister Theophil (V, SG)	22
Polla Barbara (L, GE)	14
Seiler Hanspeter (V, BE)	24, 41
Simoneschi Chiara (C, TI)	25, 26
Steiner Rudolf (R, SO)	24
Teuscher Franziska (G, BE)	17
Theiler Georges (R, LU)	13
Triponez Pierre (R, BE)	20
Vaudroz René (R, VD)	26, 43
Vollmer Peter (S, BE)	19
Waber Christian (E, BE)	21
Wiederkehr Roland (E, ZH)	21
Wirz-von Planta Christine (L, BS)	20, 42

Ständerat - Conseil des Etats

Berger Michèle (R , NE)	34
Bieri Peter (C, ZG)	4, 33
Brändli Christoffel (V, GR)	35
Briner Peter (R, SH)	36, 52
Büttiker Rolf (R, SO)	3, 34, 46, 51
Epiney Simon (C, VS)	8, 38
Gentil Pierre-Alain (S, JU)	2, 7
Hess Hans (R, OW), für die Kommission	1, 32, 39, 47, 51
Hofmann Hans (V, ZH)	7
Jenny This (V, GL)	34
Langenberger Christiane (R,VD)	36
Leuenberger Ernst (S, SO)	5, 35, 39, 46, 49, 52
Leuenberger Moritz, Bundesrat	8, 38, 47, 52
Lombardi Filippo (C, TI)	4, 35, 51
Maissen Theo (C, GR)	30, 38
Marty Dick (R, TI)	6, 36
Pfisterer Thomas (R, AG)	2, 33, 50
Schmid Carlo (C, AI)	37
Slongo Marianne (C, NW)	36
Stadler Hansruedi (C, UR)	5
Wenger Rico (V,SH)	6

99.094 "Sonntags-Initiative". Volksinitiative

Botschaft vom 1. Dezember 1999 zur Volksinitiative "für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit - ein Versuch für vier Jahre (Sonntags-Initiative)" (BBl 2000 503)

Ausgangslage

Die Volksinitiative «für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit – ein Versuch für vier Jahre (Sonntags-Initiative)» wurde am 1. Mai 1998 mit 111 718 gültigen Unterschriften in der Form des ausgearbeiteten Entwurfs bei der Bundeskanzlei eingereicht. An einem Sonntag pro Jahreszeit sollen alle öffentlichen Plätze und Strassen der Bevölkerung zum freien Gemeingebrauch ohne privaten Motorfahrzeugverkehr offen stehen. Ausgenommen davon ist der öffentliche Verkehr. Der Bundesrat bestimmt die im öffentlichen Interesse liegenden Ausnahmen. Die Fahrverbote sollen vorerst für vier Jahre gelten. Im vierten Jahr nach dem ersten autofreien Sonntag sollen Volk und Stände nochmals darüber abstimmen, ob der Versuch unbefristet gelten soll.

Die Initiantinnen und Initianten wollen der Bevölkerung Raum für Begegnungen und sogenannte Erlebnistage ermöglichen. Die Initiative sei nicht als Verbotsinitiative gedacht und richte sich nicht gegen das Auto; es gehe vielmehr darum, dass die Bevölkerung an vier Tagen die Gelegenheit erhalte, einmal etwas anderes zu tun. Es würden Freiräume zur lustvollen Nutzung entstehen, wenn Plätze und Strassen von Motorfahrzeugen nicht besetzt seien. Veranstaltungen auf der Autobahn wie Velo-Rallye, Inline skaten usw. oder eine «Usestuelete im Quartier» oder Passfahrten für Alltagsvelofahrende seien denkbar. Es könnten alternative Formen der Mobilität getestet werden. Vor allem aber könnten die schwächeren Verkehrsteilnehmer die Strassen ohne Unfallgefahr benutzen. Die Initiative könne einen Beitrag an die Volksgesundheit leisten. Zudem sehen die Initiantinnen und Initianten autofreie Sonntage als Chance für den schweizerischen Tourismus.

Der Bundesrat ist nicht der Ansicht, dass die Lebensqualität durch staatlich verordnete «Erlebnistage» zu steigern ist, insbesondere auch, weil das Verbot keine Anreize zum richtigen Verhalten bietet. Das Volksbegehren würde sich im Weiteren unterschiedlich auf die Bevölkerung auswirken: Bewohnerinnen und Bewohner, die keinen oder nur ungenügenden Anschluss an die öffentlichen Verkehrsmittel haben, würden ungerechtfertigterweise benachteiligt. Negative wirtschaftliche Auswirkungen wären für die – insbesondere in abgelegenen Gebieten – vom Tourismus abhängigen Wirtschaftszweige (Gastgewerbe, Bergbahn-, Carunternehmungen usw.) zu erwarten. Im Gegensatz zu den Energiesparmassnahmen während der Erdölkrise von 1973 und der «Burgdorferinitiative», die «lediglich» ein Motorfahrzeugfahrverbot vorsahen, sollen mit der vorliegenden Initiative die Strassen der Bevölkerung zum freien Gemeingebrauch ohne Motorfahrzeugverkehr geöffnet werden. Das würde bedeuten, dass die Bevölkerung z. B. auf Autobahnen zu Fuss gehen, Inline skaten oder Velo fahren dürfte. Da aber Ausnahmen vom Fahrverbot bestehen und daher eine erhebliche Anzahl Fahrzeuge die Strassen weiterhin im üblichen Umfang benutzen würden (Polizei, Notfalldienste, Fahrten, die bereits heute vom Sonntags- und Nachtfahrverbot befreit sind, Taxis, motorisierte Invalidenfahrstühle und Behindertentransporte), wären schwerwiegende Probleme mit der Verkehrssicherheit vorprogrammiert. Es würde im Ausland kaum verstanden werden, wenn der private Strassenverkehr an den betreffenden Sonntagen an der Schweizer Grenze blockiert würde. Der Schweiz dürfte vielmehr zum Vorwurf gemacht werden, durch das Sonntagsfahrverbot in den Nachbarländern Umwegverkehr zu erzeugen; sie müsste daher eventuell sogar mit Vergeltungsmassnahmen rechnen. Die Annahme der Initiative würde generell die Glaubwürdigkeit der Schweiz in der internationalen Verkehrspolitik schwächen. An diesen Überlegungen ändert nichts, dass es sich hier um einen Versuch von vier Jahren handelt und über die endgültige Einführung in einer weiteren Volksabstimmung abgestimmt werden müsste. Die Nachteile sind derart augenfällig, dass bereits auf einen Versuch verzichtet werden kann. Der Bundesrat beantragt aus diesen Gründen den eidgenössischen Räten, die «Sonntags-Initiative» Volk und Ständen ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung zu empfehlen.

Verhandlungen

Vorlage 1

Bundesbeschluss zur Volksinitiative "für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit - ein Versuch für vier Jahre (Sonntags-Initiative)"

08.03.2001 SR Beschluss nach Entwurf des Bundesrates.

04.10.2001 NR Zustimmung.

11.03.2002 SR Die Frist für die Behandlung der Initiative wird um ein Jahr verlängert, bis zum 30. April 2003.

22.03.2002 NR Die Frist für die Behandlung der Initiative wird um ein Jahr verlängert, bis zum 30. April 2003.

13.12.2002 SR Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen. (34:8)

13.12.2002 NR Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen. (96:70)

Vorlage 2

Bundesgesetz über den Strassenverkehr. Aenderung

04.10.2001 NR Beschluss abweichend vom Entwurf der Kommission.

03.12.2001 SR Nichteintreten

04.03.2002 NR Festhalten

11.03.2002 SR Eintreten

24.09.2002 SR Das Bundesgesetz wird in der Gesamtabstimmung abgelehnt.

Als Erstrat verwarf die **Kleine Kammer** die Sonntags-Initiative mit 29 zu 7 Stimmen ohne Gegenvorschlag. Auch der **Nationalrat** empfahl die Ablehnung der Initiative mit 111 zu 66 Stimmen. Er hiess jedoch gleichzeitig einen indirekten Gegenvorschlag, bzw. eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes gut: So soll am Bettag von 05.00 bis 22.00 Uhr ein landesweites Fahrverbot für Motorfahrzeuge bestehen und dies versuchsweise während vier Jahren. Davon ausgenommen sind der öffentliche Verkehr und die Reiseautos. Der Antrag für einen autofreien Bettag war von Peter Föhn (V, SZ) eingebracht worden. Sein Antrag wurde einem Antrag der Kommissionsmehrheit gegenübergestellt, die ihrerseits einen autofreien Sonntag pro Jahr vorgeschlagen hatte. Sie wollte die Wahl dieses Sonntags aber dem Bundesrat überlassen. Der Antrag Föhn siegte mit 86 zu 85 Stimmen über den Antrag der Mehrheit der Verkehrskommission. Eine Kommissionsminderheit wollte auf einen indirekten Gegenvorschlag ganz verzichten. Sie wurde von Liberalen, Freisinnigen und Mitgliedern der SVP-Fraktion unterstützt. Ihr Antrag unterlag jedoch mit 94 zu 84 Stimmen.

Die ständerätliche Verkehrskommission empfahl mit knapper Mehrheit, dem Nationalrat zu folgen und sich für einen autofreien Bettag auszusprechen. Der **Ständerat** beschloss jedoch mit 24 zu 20 Stimmen, darauf zu verzichten und auf die entsprechende Änderung des Strassenverkehrsgesetzes nicht einzutreten. Die Idee eines autofreien Dank-, Buss- und Bettages fand zwar Befürworter über die Parteigrenzen hinweg. Es überwogen jedoch die Bedenken über die zu erwartenden Vollzugprobleme. Die **Grosse Kammer** hielt ihrerseits mit 88 zu 75 Stimmen am autofreien Bettag fest, worauf der **Ständerat** mit 20 zu 18 Stimmen - seiner Kommissionsmehrheit folgend - doch Eintreten auf das Geschäft beschloss. Ernst Leuenberger (S, SO) hielt als Sprecher der Verkehrskommission des Ständerats fest, mit dem Eintreten gehe das Geschäft zurück an die Kommission, welche einen eigenen Gegenvorschlag zur Sonntags-Initiative mit einigen Abweichungen zum nationalrätlichen Gegenvorschlag erarbeiten werde. In der Herbstsession 2002 schlug die ständerätliche Kommission dem Ratsplenum vor, den Bundesrat zu beauftragen, einen andern Sonntag als den Bettag für autofrei zu erklären. Grund dafür war auch der Umstand, dass gleichzeitig mit dem Bettag im Waadtland jeweils der traditionelle Comptoir Suisse stattfindet und man einen Affront gegenüber der Romandie verhindern wollte. Das Parlament sollte nach vier Jahren erneut über die Weiterführung des autofreien Sonntags entscheiden können. Der Ständerat lehnte auch diesen Gegenvorschlag seiner Kommissionsmehrheit ab und folgte damit der ablehnenden Haltung einer Kommissionsminderheit und des Bundesrates. Die Vorlage wurde in der Gesamtabstimmung mit 25 zu 16 Stimmen abgelehnt. Da dies wie Nichteintreten gehandhabt wird und der Ständerat bereits einmal Nichteintreten beschlossen hatte, war der Gegenvorschlag endgültig vom Tisch.

In der Schlussabstimmung wurde die „Sonntags-Initiative“ im Nationalrat mit 96 zu 70 Stimmen und im Ständerat mit 34 zu 8 Stimmen abgelehnt. Für die Initiative sprachen sich im Nationalrat die Grünen, die Sozialdemokraten, die Mitglieder der Evangelischen und Unabhängigen Fraktion sowie ein knappes Drittel der Christlichdemokratischen Fraktion aus.

99.094 « Initiative des dimanches ». Initiative populaire

Message du 1er décembre 1999 relatif à l'initiative populaire « pour un dimanche sans voitures par saison - un essai limité à quatre ans » (Initiative des dimanches) (FF 2000 461)

Situation initiale

L'initiative populaire « pour un dimanche sans voitures par saison - un essai limité à quatre ans » (Initiative des dimanches) a été déposée le 1^{er} mai 1998 auprès de la Chancellerie fédérale, munie de 111 718 signatures valables et présentée sous la forme d'un projet rédigé de toutes pièces. Elle demande qu'un dimanche par saison, la population puisse librement disposer de toutes les places et voies publiques, qui seront fermées au trafic motorisé privé. Toutefois, les transports publics seraient assurés. Il incomberait au Conseil fédéral de fixer les dérogations à prévoir dans l'intérêt public. Dans un premier temps, l'essai serait limité à quatre ans. Puis, au cours de la quatrième année qui suit le premier dimanche sans voitures, le peuple et les cantons seraient appelés à se prononcer une nouvelle fois sur le maintien, cette fois-ci pour une durée illimitée, de tels dimanches.

Les auteurs de l'initiative cherchent à offrir à la population de l'espace pour favoriser les rencontres et des journées d'action. L'initiative n'est pas conçue comme une mesure d'interdiction, et elle n'est pas dirigée contre la voiture; il s'agit plutôt de donner à la population l'occasion de vivre différemment quatre jours par an. En libérant routes et places des véhicules motorisés, on dégagerait des espaces, qui pourraient être utilisés comme lieu de divertissement: manifestations sur les autoroutes, telles que des rallyes cyclistes, des courses de roller, etc., des fêtes de quartier, voire le franchissement de cols par les usagers quotidiens de la petite reine.

Cela permettrait de tester des formes de mobilité de substitution. Mais surtout, les usagers de la route les plus vulnérables pourraient s'engager sur la chaussée sans risque d'accident. L'initiative pourrait contribuer à promouvoir la santé publique. Enfin, des dimanches sans voitures seraient un atout pour le tourisme helvétique. Selon le Conseil fédéral, il n'est pas possible d'améliorer la qualité de la vie en imposant, par des mesures étatiques, des journées d'action spécifiques; en effet, interdire n'incite nullement à un comportement correct. Par ailleurs, la population ne serait pas concernée au même degré par cette initiative, qui léserait de manière injustifiée les personnes habitant des régions qui ne sont pas raccordées aux transports publics ou qui le sont insuffisamment. En outre, certaines branches de l'économie dépendant du tourisme – notamment dans les régions isolées – (hôtellerie, entreprises de chemins de fer de montagne ou d'autocars, etc.) en pâtiraient. Enfin, contrairement aux mesures prises durant la crise du pétrole de 1973 et à l'initiative pour douze dimanches sans voitures, qui ne prévoyait qu'une interdiction des véhicules à moteur, le projet actuel entend mettre à la libre disposition de la population les routes et places publiques. En clair, cela signifierait que l'on pourrait se promener sur l'autoroute, y patiner ou y pédaler. Or, l'interdiction s'accompagne de dérogations, si bien qu'un nombre considérable de véhicules pourraient emprunter les routes comme d'habitude (police, services de secours, transports qui, déjà, ne sont plus soumis à l'interdiction de rouler le dimanche et la nuit, taxis, chaises roulantes motorisées et transports de personnes handicapées); des difficultés de taille en matière de sécurité du trafic seraient prévisibles. Enfin, les autres pays ne comprendraient guère qu'il faille bloquer le trafic routier privé aux postes frontières suisses ces dimanches là. Au contraire, la Suisse se verrait reprocher de générer ainsi un surcroît de trafic dans les pays voisins, trafic cherchant à contourner le pays; elle pourrait même se voir infliger des sanctions. En acceptant l'initiative, on mettrait en péril la crédibilité de la Suisse en matière de politique internationale des transports. Le fait qu'il s'agit d'un essai limité à quatre ans – l'introduction définitive ferait l'objet d'une votation ultérieure – ne modifie en rien la donne. Les inconvénients sont si flagrants qu'on peut d'emblée renoncer à un essai.

Partant, le Conseil fédéral demande aux Chambres de recommander le rejet de l'initiative, sans lui opposer de contre-projet.

Délibérations

Projet 1

Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire « pour un dimanche sans voitures par saison - un essai limité à quatre ans » (Initiative des dimanches)

08-03-2001 CE Décision conforme au projet du Conseil fédéral.

04-10-2001 CN Adhésion.

11-03-2002 CE Le délai imparti pour traiter l'initiative est prorogé d'un an, soit jusqu'au 30 avril 2003.

22-03-2002 CN Le délai imparti pour traiter l'initiative est prorogé d'un an, soit jusqu'au 30 avril 2003.

13-12-2002 CE L'arrêté est adopté en votation finale. (34 : 8)

13-12-2002 CN L'arrêté est adopté en votation finale. (96 : 70)

Projet 2

Loi fédérale sur la circulation routière. Modification

04-10-2001 CN Décision modifiant le projet de la commission.

03-12-2001 CE Le conseil décide de ne pas entrer en matière.

04-03-2002 CN Maintenir

11-03-2002 CE Le conseil entre en matière.

24-09-2002 CE La loi est rejetée au vote sur l'ensemble.

Le **Conseil des Etats**, chambre prioritaire, a rejeté l'initiative par 29 voix contre 7, sans contre-projet. Le **Conseil national** a également rejeté l'initiative par 111 voix contre 66, mais il a approuvé un contre-projet indirect sous la forme d'une modification de la loi sur la circulation routière par laquelle une interdiction de circuler serait imposée le jour du jeûne fédéral, de 5h00 à 22h00, et ce à titre d'essai pendant 4 ans ; seuls seraient autorisés à circuler les véhicules des transports publics et les cars de tourisme. La proposition de désigner comme journée sans voiture le jour du jeûne a été amenée par Peter Föhn (V, SZ) et a été confrontée à une proposition de la majorité de la commission, qui, de son côté, avait préconisé aussi un dimanche par année sans voitures mais en laissant le choix du jour au Conseil fédéral. La proposition Föhn l'a emporté contre la proposition de la majorité de la Commission des transports et des télécommunications (CTT) par 86 voix contre 85. Une proposition de la minorité voulait renoncer complètement à un contre-projet et a recueilli le soutien des libéraux, des radicaux et de membres de l'UDC. Cette proposition a été battue par 94 voix contre 84.

S'il a remporté l'adhésion de la majorité des membres de la CTT du **Conseil des États**, le principe d'une interdiction de circuler le jour du jeûne fédéral a néanmoins été rejeté, par 24 voix contre 20, par la Chambre haute. Ce faisant, cette dernière a également décidé de ne pas entrer en matière sur la modification de la loi fédérale sur la circulation routière.

Par 88 voix contre 75, le **Conseil national** a quant à lui maintenu le principe de l'interdiction de circuler le jour du jeûne fédéral, ce qui a finalement poussé le **Conseil des Etats** à se prononcer pour l'entrée en matière - suivant ainsi la majorité de sa commission - par 20 voix contre 18. Rapporteur de la commission des transports du Conseil des Etats, Ernst Leuenberger (S, SO) a déclaré qu'une fois l'entrée en matière votée, le projet serait renvoyé en commission. Cette dernière élaborera son propre contre-projet, qui présentera de légères différences par rapport à celui du Conseil national.

Par 88 voix contre 75, le **Conseil national** a quant à lui maintenu le principe de l'interdiction de circuler le jour du jeûne fédéral, ce qui a finalement poussé le **Conseil des Etats** à se prononcer pour l'entrée en matière - suivant ainsi la majorité de sa commission - par 20 voix contre 18. Rapporteur de la commission des transports du Conseil des Etats, Ernst Leuenberger (S, SO) a déclaré qu'une fois l'entrée en matière votée, le projet serait renvoyé en commission. Cette dernière élaborera son propre contre-projet, qui présentera de légères différences par rapport à celui du Conseil national. A la session d'automne 2002, la commission du Conseil des Etats a proposé que la Chambre haute charge le Conseil fédéral de choisir un autre jour que le Jeûne fédéral pour le dimanche sans voitures. Elle a notamment justifié cette proposition en expliquant que le jour du Jeûne fédéral était aussi celui du traditionnel Comptoir Suisse dans le canton de Vaud, et qu'il s'agissait de ne pas offenser la Suisse romande. Le Parlement devrait pouvoir se prononcer à nouveau sur le maintien du dimanche sans voitures au bout de quatre ans. Le Conseil des Etats a rejeté ce contre-projet proposé par la majorité de sa commission, se ralliant ainsi à la minorité de sa commission et au Conseil fédéral. Le projet a été rejeté par 25 voix contre 16 lors du vote sur l'ensemble. Etant donné que ce rejet est considéré comme une non-entrée en matière et que le Conseil des Etats avait déjà décidé une première fois de ne pas entrer en matière, le contre-projet est définitivement écarté.

Lors du vote final, « l'initiative des dimanches » a été rejetée au Conseil National par 96 voix contre 70 et au Conseil des Etats par 34 voix contre 8. Au Conseil national, les Verts, les Socialistes, les membres du groupe évangélique et indépendant ainsi qu'un petit tiers des chrétiens-démocrates se sont prononcés en faveur de l'initiative.

Vierte Sitzung – Quatrième séance

Donnerstag, 8. März 2001

Jeudi, 8 mars 2001

08.00 h

99.094

Sonntags-Initiative. Volksinitiative

Initiative des dimanches. Initiative populaire

Erstrat – Premier Conseil

Botschaft des Bundesrates 01.12.99 (BB1 2000 503)

Message du Conseil fédéral 01.12.99 (FF 2000 461)

Ständerat/Conseil des Etats 08.03.01 (Erstrat – Premier Conseil)

Hess Hans (R, OW), für die Kommission: Die vorliegende Volksinitiative verlangt, dass vier Mal pro Jahr – je einmal pro Jahreszeit – versuchsweise ein autofreier Sonntag flächendeckend in der ganzen Schweiz eingeführt werden soll. Ausgenommen von diesem Sonntagsfahrverbot wäre lediglich der öffentliche Verkehr. Dieses Fahrverbot an vier Sonntagen pro Jahr soll gemäss Initiativtext vorerst vier Jahre gelten. Im vierten Jahr nach dem ersten autofreien Sonntag wären dann Volk und Stände darüber zu befragen, ob der Versuch unbefristet weitergehen soll. Das Initiativkomitee hofft, der Bevölkerung durch die Einführung von autofreien Sonntagen so genannte Erlebnisstage ermöglichen zu können, an welchen es möglich sein wird, die ansonsten von Motorfahrzeugen besetzten Strassen und Plätze anderweitig zu nutzen, zum Beispiel durch Volks- und Begegnungsfeste. Es könnten an diesen Tagen auch alternative Formen der Mobilität getestet werden, Veloverkehr, Inlineskates usw. Der öffentliche Verkehr bekommt nach Ansicht der Initianten die Chance, an den besagten Sonntagen seine Leistungsfähigkeit unter Beweis zu stellen und sich neue Kundenpotenziale zu erschliessen.

Die Initianten argumentieren, dass in der Schweiz, welche über ein sehr dichtes und gut ausgebautes Netz des öffentlichen Verkehrs verfüge, die autofreien Sonntage nur mit minimalen Einschränkungen für den Einzelnen verbunden seien. Im Weiteren weisen sie darauf hin, dass autofreie Sonntage als Chance für den schweizerischen Tourismus gesehen werden müssten, vor allem deshalb, weil an diesen Tagen auch die schwächeren Verkehrsteilnehmer die Strassen ohne Unfallgefahr benutzen könnten.

Die Kommission unseres Rates hat sich an drei Sitzungen intensiv mit der vorliegenden Volksinitiative auseinandergesetzt. Am 26. Mai 2000 stimmte sie grundsätzlich dem Bundesbeschluss mit 9 zu 2 Stimmen zu, beschloss aber, der Initiative einen indirekten Gegenvorschlag auf Gesetzesstufe mit zwei autofreien Sonntagen – wovon der eine der Bettag sein soll – für die Versuchsdauer von vier Jahren gegenüberzustellen, und hat den Bundesrat ersucht, diesbezüglich ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen. Die Kommission hat mit diesem Entscheid grundsätzlich anerkannt, dass die Einführung von autofreien Sonntagen Vorteile bringen könnte, dass der Bogen mit vier autofreien Sonntagen jedoch überspannt würde.

Anfang dieses Jahres nahm die Kommission Kenntnis von den Ergebnissen des Vernehmlassungsverfahrens. Nebst den meisten Verbänden, Organisationen und Parteien hat sich auch die überwiegende Mehrheit der Kantone, nämlich 17, gegen den Vorschlag der KVF-SR ausgesprochen. Auch

von den anderen neun Kantonen hat sich kein Kanton vorbehaltlos für den Gegenvorschlag ausgesprochen.

Dieses Vernehmlassungsergebnis ist insofern von besonderer Bedeutung, weil den Kantonen der Vollzug der autofreien Sonntage obliegen würde.

Die Kommission hat nach dem Vorliegen des Vernehmlassungsergebnisses am 11. Januar 2001 mit 6 zu 0 Stimmen bei 6 Enthaltungen den Gegenvorschlag quasi in zweiter Lesung ebenfalls abgelehnt. Die Kommission stellt fest, dass die Opposition nicht – wie ursprünglich erwartet – von der Anzahl der autofreien Sonntage abhängig ist, sondern dass die Grundsatzfrage beurteilt wird – unabhängig davon, ob es um vier oder zwei autofreie Sonntage geht.

Die Opposition richtet sich gegen den Versuch einer flächendeckenden Einführung. Die Vorstellung der Initianten, dass die Schweiz an autofreien Sonntagen wirklich flächendeckend autofrei sein könnte, lässt sich nach der Mehrheit der Kommission nicht verwirklichen. Es ist unvorstellbar, dass Nationalstrassen, öffentliche Plätze und sämtliche Strassen für jeglichen Verkehr gesperrt und in euphorischer Erwartung in Spielstrassen verwandelt werden könnten.

Die Freigabe von Autobahnen und Hauptstrassen für so genannte Events könnte unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit nur erfolgen, wenn diese für den Verkehr wirklich total gesperrt würden, was aber mit Blick auf die Bedürfnisse der Öffentlichkeit in Bezug auf die Versorgung (Ambulanz-, Feuerwehr- und Polizeifahrzeuge) unvorstellbar ist. Eine Sperrung dieser Strassen ist aber auch mit Blick auf die Autobusse des öffentlichen Verkehrs nicht machbar.

Damit entfallen die Strassen von vornherein als Spielplätze und Orte für Events, wie sie von den Initianten angestrebt werden. Ein Fahrverbot allein, wie es die Initianten fordern, beinhaltet keine Sperrung. Ein Fahrverbot bedeutet automatisch auch Ausnahmen, und die Handhabung dieser Ausnahmen bringt erhebliche Schwierigkeiten bei der Frage nach den Berechtigten und vor allem einen unverhältnismässigen Aufwand bei der administrativen Erledigung der Gesuche um Ausnahmegewilligungen.

Grosse Bedenken sind aber – auch wenn die Initianten dies mit einer Stellungnahme von Romano Prodi in Abrede stellen – auch in Bezug auf den internationalen Verkehr angebracht. Die Schweiz als klassisches Transitland kann doch nicht einfach an vier oder allenfalls an zwei Sonntagen die Grenzen schliessen und erwarten, dass das Ausland den zusätzlichen Verkehr übernimmt. Der Vergleich der Initianten mit dem Ausland hält ohnehin nicht stand, da bis heute im Ausland nirgends flächendeckend autofreie Sonntage eingeführt worden sind. Diese wurden auf einzelne Städte oder Gemeinden beschränkt. Vielfach sind dies Städte, die unverhältnismässig von Immissionen und vor allem von Smog geplagt sind.

Die Begründung der Initianten für die autofreien Sonntage lässt auch ausser Acht, dass der Verkehr in ländlichen und vor allem in touristischen Gebieten und in Randregionen nicht als unzumutbare Belästigung, sondern im Gegenteil als Notwendigkeit fürs Überleben empfunden wird.

Das Abstimmungsergebnis in der Kommission zeigt jedoch, dass durchaus Sympathien für Massnahmen, wie sie von den Initianten vorgeschlagen wurden, vorhanden sind. In diesem Sinn hat die Kommission am 12. Januar dieses Jahres das Bundesamt für Strassen (ASTRA) beauftragt abzuklären, inwieweit die heutige gesetzliche Regelung in Artikel 3 Absatz 4 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) lokal begrenzte Sonntagsfahrverbote bereits zulässt. Mit Schreiben vom 16. Februar 2001 kommt das ASTRA zum Schluss, dass örtlich begrenzte Motorfahrzeugverbote an Sonntagen, die der Steigerung der Attraktivität des betroffenen Gebietes, der Wohnlichkeit und der Lebensqualität dienen und die dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung gerade an Sonntagen entgegenkommen, durch den geltenden Artikel 3 Absatz 4 SVG ohne weiteres grundsätzlich abgedeckt sind.

Im Einzelfall bleibt einzig die Verhältnismässigkeit der Anordnung zu prüfen. Um den Kantonen und Gemeinden im Sinne der Initianten mehr Spielraum zu geben, wäre nach Vorstellung des ASTRA allenfalls ein neuer Artikel 3 Absatz 4bis SVG

mit folgendem Wortlaut denkbar: «Es können gemeindeweite Sonntagsfahrverbote für Motorfahrzeuge erlassen werden. Der Durchgangsverkehr muss gewährleistet bleiben. Gegen letztinstanzliche kantonale Entscheide über solche Massnahmen ist die Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht zulässig. Die Gemeinden sind bei den Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gebiet zur Beschwerde berechtigt.» Die Kommission hat zum Schreiben des Astra noch nicht Stellung genommen; dies wird an einer der nächsten Sitzungen erfolgen.

Aus den vorgenannten Gründen hat unsere Kommission – wie bereits oben ausgeführt – beschlossen, Ihnen zu beantragen, dem Bundesbeschluss zuzustimmen und die Sonntags-Initiative ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung zu empfehlen.

Ich glaube auch, dass das Abstimmungsergebnis über die flächendeckende Tempo-30-Initiative vom letzten Sonntag gezeigt hat, dass das Schweizer Volk für radikale, flächendeckende Verkehrseinschränkungen kein Verständnis hat. Im Vergleich zu den Siebzigerjahren kann ein Fahrverbot auch nicht mit Benzinknappheit begründet werden. Ein solcher Sachzwang fehlt heute. Die individuelle Mobilität ist heute beinahe ein Grundrecht der SchweizerIn und des Schweizer geworden, das er sich ohne Not nicht nehmen lässt.

Ich empfehle Ihnen deshalb, dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Gentil Pierre-Alain (S, JU): Au nom de la minorité de la commission, je vous propose d'accepter cette initiative populaire.

J'aimerais commencer par reconnaître que cette initiative pose quelques problèmes d'application qui ont été fort bien soutenus et présentés – un peu longuement, à mon avis – par le président de la commission. Cette initiative poserait des problèmes d'application, d'organisation et d'indépendance et je reconnais que son aspect contraignant a quelque chose qui peut heurter. Elle contient, par contre, de bons éléments qui plaident en sa faveur. Elle a d'abord le mérite de lancer la discussion sur le concept de mobilité à tout prix: est-ce que la mobilité est la valeur suprême? Elle a le mérite de poser la question de l'utilisation élargie de l'espace public quelques jours par année. Elle propose, après tout, un essai seulement. Elle reprend une idée qui est en train d'être appliquée dans certains pays européens, puisque traditionnellement, au mois de septembre, plusieurs villes européennes décrètent une journée sans voitures.

On a donc une idée intéressante, peut-être mal formulée et qui présente incontestablement certains inconvénients d'application.

Quelle devrait être dans ce cas la démarche parlementaire normale? Ce devrait être la recherche d'un contre-projet. C'est ce que nous avons fait. J'aimerais ici rendre hommage aux membres de la majorité de la commission qui, bien que sceptiques au départ, ont été d'accord d'organiser la consultation des cantons à laquelle le président a fait allusion tout à l'heure.

Je ne peux pas en vouloir à ceux qui soutiennent la proposition de la majorité et qui considèrent, prenant en compte les résultats de cette consultation des cantons, que ces derniers ne veulent pas, en grande partie, d'un contre-projet. Les cantons ont leurs raisons que je ne vais pas discuter ici, mais une des raisons qu'on peut évoquer à cette réponse négative relativement massive, c'est que cette consultation venait bien tard. C'est ici le problème sur lequel je voudrais m'attarder parce que, sans sous-estimer mon éloquence, je ne crois pas que j'arriverai aujourd'hui à convaincre une majorité de notre Conseil de soutenir cette initiative.

Monsieur le Conseiller fédéral, je fais partie des gens qui apprécient beaucoup votre manière très particulière de traiter certains problèmes d'actualité en utilisant une ironie de bon aloi. Ainsi, j'ai trouvé que votre récent discours à l'inauguration du Salon de l'automobile portait juste, remettait en place quelques idées à propos du culte de la voiture. Mais, puis-je

vous le dire sans détours, Monsieur le Conseiller fédéral? Il y a un auditoire auquel vous pourriez vous adresser, de préférence plus d'une fois par année, pour tenir des propos de ce genre: ce sont les fonctionnaires de l'Office fédéral des routes. Il y a, en effet, dans le traitement de cette initiative, comme d'ailleurs dans le traitement de l'initiative des 30 kilomètres à l'heure «Rues pour tous» à laquelle M. Hess a fait allusion tout à l'heure, une pratique tout à fait détestable et des idées contestables que j'aimerais dénoncer ici. Dans les deux cas, on s'est trouvé devant le même problème à la Commission des transports et des télécommunications de notre Conseil: une idée intéressante, formulée dans des termes un peu contestables ou malheureux. Dans les deux cas, les commissaires de la CTT-CE, y compris ceux qui manifestaient sur le principe un certain scepticisme, ont proposé des solutions moyennes, ont tenté de jeter des ponts en direction des opposants et, dans un cas, celui de l'initiative des 30 kilomètres à l'heure, nous avons dû vous prier, Monsieur le Conseiller fédéral, d'intervenir vous-même pour inciter les fonctionnaires de l'Office fédéral des routes à sortir, avant la votation, un projet de modération de la circulation qui attendait au plus profond d'un tiroir.

Mais toutes ces intentions, toute cette volonté de notre commission de construire un pont vis-à-vis des initiateurs se sont heurtées à un mur bureaucratique, à un océan de lenteurs et de paralysies intellectuelles. Monsieur le Conseiller fédéral, l'Office fédéral des routes a décidé une fois pour toute que les valeurs qui primaient étaient celles de la mobilité, de la largeur des routes, que la voiture représentait l'ultime stade de la liberté individuelle et que toute réflexion mettant en cause cette sainte doctrine devait être écartée d'emblée, déclarée pernicieuse et nuisible. A l'Office fédéral des routes, on sait ce qui est bon pour le peuple, on n'écoute pas les idées d'autrui, on ne se remet pas en question, on ne cherche pas les possibilités de construire des compromis et de répondre, même indirectement, aux idées qui ne vont pas dans le courant dominant. Cette attitude bornée et suffisante, lorsqu'elle émane d'une personne isolée, par exemple, et au hasard, d'un conseiller aux Etats argovien en pleine fureur électorale, ne pose pas de grands problèmes. On se dit: «La journée a été dure. Max va s'en remettre et probablement, lorsqu'il aura repris ses esprits, il formulera les choses de manière différente.» Mais lorsque c'est un office de la Confédération qui a ce système de pensée, il y a là quelque chose qui doit être dénoncé. Avec l'initiative «Rues pour tous» et avec cette initiative qui s'annonce, nous avons perdu deux belles occasions de réfléchir à la modération de la circulation, à l'usage élargi du domaine public. Et ça fait deux fois de trop. Nous n'avons pas saisi l'occasion de construire des compromis raisonnables avec des initiateurs qui, pourtant, étaient prêts à faire un pas, voire à retirer leur initiative si on leur avait proposé des compromis raisonnables. Alors, Monsieur le Conseiller fédéral, asséner quelques vérités au Gotha de l'automobile réuni à Genève, c'est bien et c'est courageux. Retendre quelques bretelles, secouer quelques branches à l'Office fédéral des routes, ça serait, à mon avis, pas trop mal non plus.

Je soutiendrais donc l'initiative, non que je pense qu'elle va résoudre clairement les problèmes, mais parce que je crois qu'elle indique une direction et que je souhaite aussi montrer à l'Office fédéral des routes qu'il y a quelques personnes, en Suisse, qui pensent différemment de lui.

Pflisterer Thomas (R, AG): Ich bin über die schwerwiegenden Vorwürfe von Herrn Gentil doch etwas erstaunt und möchte versuchen, ihm von den Kommissionsarbeiten her zu antworten: Die Kommission hat sich wirklich bemüht, einen Gegenvorschlag auszuarbeiten; das anerkennen Sie ja auch. Sie hat sich bemüht, Brücken zu bauen. Wir haben in der Kommission auch über Alternativen diskutiert. Ich hatte von den Kommissionsarbeiten her nicht den Eindruck – wirklich nicht, das möchte ich deutlich sagen! –, dass der Gegenvorschlag an der Verwaltung gescheitert ist. Gescheitert ist der Gegenvorschlag an der Opposition im Vernehmlassungsverfahren. Diese Opposition war nach meinem Ver-

ständnis grundsätzlicher Art. Es ging nicht nur um die Frage, ob man allenfalls den Gegenvorschlag noch etwas verändern könnte, um eine Mehrheit zu finden. Die Ablehnung ging sehr viel tiefer. Selbstverständlich lag sie auch darin begründet, dass die Auffassungen über das Mobilitätsverhalten auseinander gehen.

Ich möchte – vielleicht etwas überspitzt – Herrn Gentil noch einmal antworten: Es ist nicht verboten, autofreie Sonntage durchzuführen. Jeder Bürger und jede Bürgerin in diesem Land darf das tun, aber nicht auf Befehl des Staates. Der Staat kann höchstens Voraussetzungen, Randbedingungen schaffen – mehr nicht.

Es ist doch bedeutsam – der Kommissionspräsident hat bereits darauf hingewiesen –, dass die berühmten Vorbilder aus dem Ausland Beispiele mit regionalem oder sogar lokalem Charakter sind. Ebenso ist die Europäische Charta als Summe von Einzelveranstaltungen aufgebaut, nicht als flächendeckender, nicht als landesweiter Versuch. Das ist, glaube ich, ganz wichtig. Es ist so – das haben die Initianten auch anerkannt –, dass an sich – horribile dictu – der Bundesrat nach heutigem Recht auf dem Verordnungswege derartige Sonntagsfahrverbote bereits anordnen könnte. Darum haben die Initianten auch gesagt, im Grunde genommen sei ihr Anliegen vielleicht nicht verfassungswürdig. Es geht um eine Verordnung des Bundesrates, und die Verfassung würde dann eigentlich einen Auftrag an den Bundesrat enthalten, eine Verordnungskompetenz zu brauchen. Das ist, politisch gesehen, die Aussage der Initiative, und das, scheint mir, ginge doch zu weit: autofreie Sonntage ja, aber nicht auf Befehl des Staates!

Worin liegen nun diese grundsätzlichen Bedenken? Mindestens in drei Punkten möchte ich sie noch einmal anführen und versuchen, auch Kollege Gentil in diesem Punkt zu überzeugen, umso mehr, als er sich in seinem Votum sehr offen präsentiert hat:

1. Der Ansatz ist undifferenziert.
2. Der Ansatz ist mit riesigen Umsetzungsproblemen belastet.
3. Der Ansatz ist aus Sicht der Demokratie fragwürdig.

Zum ersten Punkt; ich erwähne nur einige wenige Punkte, die noch nicht genannt worden sind: Ich glaube, zum Vorwurf, die Lösung sei undifferenziert, gehört, dass unsere Verkehrsorganisation föderalistisch aufgebaut ist. Sie ist weitgehend in die Hand der Kantone und in den Kantonen weitgehend in die Hand der Gemeinden gelegt. Die Gemeinden beschliessen, welchen Erschliessungsgrad sie haben. Die Gemeinden, teilweise die Kantone, bestimmen, wo öffentlicher Verkehr herrschen soll und wo nicht. Denken Sie auch an die Dimension des Tourismus.

Zum zweiten Punkt, den Durchsetzungsproblemen: Man müsste einen Berg von Durchsetzungsproblemen in Kauf nehmen, statt Erlebnistage – schon gar ungestörte – geniessen zu können. Die Initiative ist zu wenig zielgerichtet. Wenn wir heute an die schönen Erinnerungen der älteren Generation an das Jahr 1973 anknüpfen: Damals war die Lage anders. Bedingt durch die Erdölkrise war die Akzeptanz da. Wenn wir an die Verhältnisse in den italienischen Städten erinnern: Dort ist die Lage ebenfalls eine andere. Es geht um die akute Luftverschmutzung, welche ganz automatisch zur Akzeptanz führt. Man stelle sich vor, was für einen Aufwand die Durchsetzung verursachen würde: Ordnungsbussen, Ausnahmebewilligungen, Rechtsschutzverfahren, die in grosser Zahl und in kurzer Frist erledigt werden müssten. Und all die Ausnahmen!

Hierin liegt auch das dritte Argument, das der Demokratie. Meines Erachtens wäre eine solche Lösung, eine derartige Ausnahmekompetenz, demokratisch und föderalistisch falsch. Im Sinne der Verfassung müsste der Bundesrat «wichtige» Bestimmungen in einer Verordnung erlassen. Solche wichtigen Bestimmungen gehören normalerweise ins ordentliche Vernehmlassungs- und Gesetzgebungsverfahren, mit Zustimmung beider Räte und der Möglichkeit eines Referendums. Nur in wenigen Fällen, wo eben wegen der Handlungsfähigkeit des Landes eine andere Ordnung angemessen ist, etwa in der Aussenpolitik oder in der Frage des

alpenquerenden Transitverkehrs, wollen wir solche wichtigen Bestimmungen direkt in der bundesrätlichen Verordnung sehen. Der Ansatz der Initiative ist somit verfassungspolitisch problematisch.

Denken Sie auch daran, dass die Feiertagsordnungen – diese Bettagsordnungen – in den Kantonen immer weniger Akzeptanz finden und schwer durchsetzbar sind.

Noch einmal, Herr Kollege Gentil: Es waren diese grundsätzlichen Bedenken, die zum Antrag der Kommission geführt hatten, nicht mangelnder Kooperationswille der Verwaltung.

Ich bitte Sie, die Volksinitiative dem Volk und den Ständen zur Ablehnung zu empfehlen.

Büttiker Rolf (R, SO): Ich hatte mich in der Kommission ursprünglich dafür eingesetzt, dass ein Gegenentwurf ausgearbeitet und als Härtestes in die Vernehmlassung gegeben wird. Aber diese Vernehmlassung hat gezeigt, dass wir nicht auf diesem Gleis weiterfahren können: 18 Kantone haben sich auch gegen einen Gegenentwurf ausgesprochen. Ich meine, dieses Resultat zeige, dass man auf diesem Weg nicht weitergehen kann – sonst müssen wir keine Vernehmlassungen mehr machen.

Das Resultat der Vernehmlassung zum Gegenentwurf hat aber auch deutlich gezeigt, dass es im Grunde genommen nicht um die Frage geht, ob die Volksinitiative oder ein allfälliger Gegenvorschlag unterstützt werden sollen. Die Unterschiede sind bloss gradueller Natur, denn es ist letztlich für die Problemstellung nicht entscheidend, ob wir in der Schweiz vier oder zwei autofreie Sonntage haben. Das möchte ich vor allem Herrn Gentil sagen. Man kann nicht sagen, bei zuerst vier und dann noch zwei autofreien Sonntagen seien die Probleme halbiert. Die Probleme bleiben bestehen, ob wir nun fünf autofreie Sonntage, vier, zwei oder einen solchen unterstützen. Die Frage lautet eben vielmehr, ob und aus welchen Gründen wir mit einer chirurgisch präzisen Massnahme in den eingespielten Ablauf einer dicht vernetzten und auf freier Mobilität beruhenden Gesellschaft eingreifen wollen.

Die Annahme der Initiative oder eines Gegenentwurfes würde für die individuelle Mobilität, die gerade an Sonntagen gerne ausgelebt wird, einen spürbaren und zwangsweisen Einschnitt bedeuten.

Herr Pfisterer hat es bereits gesagt: Mit zeitlich und örtlich begrenzten Fahrverboten gibt es positive Erfahrungen, das ist durchaus zuzugeben. Diese haben sich in kleinräumigen Gebieten, Strassenzügen, Quartieren, Altstädten durchaus bewährt, das schreibt der Bundesrat auch in der Botschaft. Neu an der Initiative ist nun aber, dass der Individualverkehr flächendeckend im ganzen Land lahm gelegt werden soll.

Bemerkenswert ist auch – das möchte ich vor allem Herrn Gentil sagen –, dass die Forderung nach einer Einschränkung der Mobilität gerade in dem Moment erhoben wird, da die Schweiz nach Annahme der bilateralen Verträge die Strassen für Europa öffnet. Diese Dimension verlangt nach einer Betrachtungsweise von einer höheren Warte aus, insbesondere unter Berücksichtigung der verkehrsmässigen Verflechtung und der gegenseitigen Abhängigkeit zwischen der Schweiz und Europa. Kleinräumiges Denken im Sinne einer Betroffenheitsbewegung ist hier, gerade an diesem Beispiel, fehl am Platz. Ob wir es wahrhaben wollen oder nicht: bei den gegenwärtigen Lebens- und Arbeitsbedingungen sind wir auf eine hohe Mobilität geradezu angewiesen. Sogar die Pflege von sozialen Kontakten ist davon abhängig. Der öffentliche Verkehr ist niemals in der Lage, für die notwendig werdenden Ersatztransportkapazitäten zu sorgen. Was sich in kleinräumigen Verhältnissen, zum Beispiel in Wohnquartieren, durchaus bewährt hat, kann nicht ohne weiteres auf die Situation in grossräumigen Gebieten übertragen werden. Die bisherigen Erfahrungen haben nämlich durchaus gezeigt, dass das Instrument des Totalfahrverbotes praktisch nur auf überschaubare, kleinräumige Verhältnisse wirksam angewendet werden kann. Ich kann mir wirklich nicht vorstellen, an vier oder zwei Tagen pro Jahr die Landesgrenzen einfach dichtzumachen. Ein solches Vorge-

hen im Alleingang würde weit mehr Schaden anrichten als Nutzen bringen. Denn im übrigen Europa wäre die politische Akzeptanz für autofreie Sonntage in der Schweiz zu Recht nicht vorhanden; damit wären negative Auswirkungen und Folgen für die Schweiz als Touristen- und Reiseland ernsthaft zu befürchten.

Ich bin zudem davon überzeugt – ich habe auch mit Vertretern meines Kantons darüber gesprochen –, dass mit dem Vollzug von autofreien Sonntagen ein enormer Verwaltungsaufwand verbunden wäre, ganz abgesehen vom Aufwand, den die Polizei zur Durchsetzung eines Fahrverbotes unverhältnismässig erbringen müsste. Ob der Bürger und die Bürgerin die Strasse zurückerobern und gefahrlos anderweitig nutzen könnten, müssen wir in Anbetracht der zu erwartenden grossen Anzahl an Ausnahmegewilligungen infrage stellen. Ein umfangreicher Ausnahmekatalog ist die zwingende Folge eines Fahrverbotes, da mit der Initiative ja keinerlei Einschränkungen des üblichen sonntäglichen Angebotes an Dienstleistungen verlangt werden.

Fazit: Es ist zuzugeben, dass bei der Beurteilung der Sonntags-Initiative die unterschiedliche Optik das Resultat bestimmt, denn in dieser Frage prallen zwei widersprechende Zielvorstellungen unserer Gesellschaft unversöhnlich aufeinander: die freie und grenzenlose individuelle Mobilität und der gleichzeitige Wunsch nach Verschonung von Verkehr und dessen Begleiterscheinungen.

Aus grundsätzlichen Überlegungen zu Freiheit und Selbstverantwortung bei der freien Wahl des Verkehrsmittels, wegen den voraussehbaren Vollzugsproblemen und den Schwierigkeiten an der Landesgrenze lehne ich die Sonntags-Initiative samt möglichen Gegenvorschlägen ab. Ich lehne sie aber vor allem auch deshalb ab, weil «staatlich verordnete Erlebnistage» in keiner Art und Weise die Lebensqualität erhöhen.

Im Übrigen muss ich Ihnen sagen, dass der Bundesrat in der Botschaft die Nachteile der Sonntags-Initiative fein säuberlich und sorgfältig aufgelistet hat. Dem ist nichts beizufügen. Die Vernehmlassung hat gezeigt, dass die Probleme für vier autofreie Sonntage auch auf einen oder zwei autofreie Sonntage übertragen werden müssen. Die Nachteile bleiben dieselben, und deshalb gibt es keine andere Entscheidung, als die Sonntags-Initiative ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung zu empfehlen.

Bieri Peter (C, ZG): Diese Initiative nimmt zweifellos ein Anliegen auf, das in der Bevölkerung auf einige und bei mir sogar auf viel Sympathie stösst. Sei es, dass wir uns an die autofreien Sonntage während der Erdölkrise im Jahre 1973 erinnern, sei es, dass wir unser Bewusstsein im Umgang mit der Mobilität und all ihren Vor- und Nachteilen verschärft haben. Ich will nicht verhehlen, dass auch ich, zusammen mit einigen Kollegen in der vorberatenden Kommission, dem Anliegen der Initianten durchaus grosse Sympathien entgegenbringen konnte.

Der Bundesrat hat in seiner Botschaft ausführlich dargelegt, welche Gründe gegen diese Initiative sprechen. Letztlich musste auch ich erkennen, dass die rational motivierte Gegenüberstellung von Vor- und Nachteilen zur Erkenntnis führt, dass von autofreien Sonntagen, welche das gesamte schweizerische Gebiet flächendeckend umfassen, bei aller gefühlsmässig geleiteten Wertschätzung für diese Idee Abstand genommen werden muss.

Ich gehörte in der Kommission zu denjenigen, die immerhin den Versuch unternommen haben, autofreie Sonntage in einer verkürzten Form – z. B. mit zwei Sonntagen – zu prüfen. Dies steht im Gegensatz zu denjenigen, die heute von sich behaupten, sie hätten das mitgetragen, aber in der Kommission stets gegen jegliche mögliche Evaluation autofreier Sonntage waren. Wir haben denn auch einen Gegenentwurf in die Vernehmlassung gegeben, wobei wir festgehalten haben, dass wir allen voran den Eidgenössischen Bortag autofrei halten möchten. Nachdem sich nun aber der grosse Teil der Kantone, denen wir ja in unserem Rat in besonderer Weise verbunden sein sollten, auch gegen diesen Versuch mit zwei Sonntagen stellte, fanden wir, dass wir uns in der

Kommission nicht dazu durchringen sollten, einen indirekten Gegenentwurf auszuarbeiten und diese Idee weiterzuverfolgen. Denn es würde uns wohl schlecht anstehen, etwas gegen den Willen derjenigen staatlichen Ebenen – der Kantone – zu beschliessen, die das letztlich vollziehen müssten. Immerhin darf erwähnt werden, dass es auch neun Kantone gab, welche unserem Ansinnen grundsätzlich wohlgesinnt waren, wenngleich einige davon weit gehende Ausnahmen forderten, welche letztlich wahrscheinlich dazu führen würden, dass die Umsetzung der ursprünglichen Idee autofreier Erlebnistage – so, wie sie von den Initianten einst erdacht wurde – kaum mehr möglich wäre.

Auch der Kanton Zug, den ich hier verrete, hat sich grundsätzlich positiv zu diesen beiden Sonntagen gestellt und von einer, wenn auch momentanen, neuen Erfahrung im Umgang mit der Mobilität gesprochen. Aufgrund der negativen Echos aus den Kantonen haben wir dann darauf verzichtet, die Idee mit den zwei autofreien Sonntagen weiterzuverfolgen, doch mit einer gewissen Enttäuschung. Wir haben uns denn auch unsererseits – also diejenigen, die an sich für den indirekten Gegenvorschlag waren – bei der Abstimmung der Stimme enthalten, um damit zu signalisieren, dass wir grundsätzlich dieser Idee einer autofreien Welt für eine gewisse Zeit durchaus positiv gegenüberstehen, auch wenn diese Idee vielleicht mit einem anderen Ansatz, nämlich auf der lokalen Ebene, verwirklicht oder – wo dies bereits geschehen ist – weiterverfolgt werden sollte. Nicht zuletzt, das darf ich hier sagen, ist auch der öffentliche Verkehr – ich präsidiere bekanntlich die Litra – durchaus bereit, diese Herausforderung anzunehmen und entsprechende Serviceleistungen zu bieten.

Ich muss zuletzt noch auf ein Argument eingehen, das von meinen beiden Vorrednern vorgebracht worden ist. Wenn ich mir die gestrige Diskussion über die Europafrage wieder in Erinnerung rufe, dann bin ich doch erstaunt, wie gestern Distanz zu Europa gezeigt und heute wiederum wiederholt damit argumentiert worden ist, das Anliegen sei nicht europaverträglich. Bleiben Sie bitte ein wenig kohärent. Wechseln Sie nicht ständig Ihre Meinung betreffend Europa, einmal dafür und einmal dagegen! Ich glaube, auch hier braucht es ein kohärentes Verhalten.

Im Vorfeld der heutigen Diskussion im Plenum wurde wiederholt die Frage aufgeworfen – ich wurde auch damit konfrontiert –, inwieweit nicht zumindest der Eidgenössische Bortag autofrei gehalten werden könnte. Die Initianten haben leider bei der Anhörung klar signalisiert, dass sie zwar offen für einen indirekten Gegenvorschlag mit zwei autofreien Sonntagen seien, dass jedoch der Bortag allein für sie keine ausreichende Alternative sei. Ich habe das bedauert, aber wir haben das zur Kenntnis genommen und deshalb davon abgesehen, diese Variante im Ständerat weiterzuverfolgen. Sie steht deshalb heute materiell nicht zur Debatte; es bleibt dem Zweitrat vorbehalten, diese Idee eines autofreien Eidgenössischen Bortages allenfalls weiter zu prüfen. In diesem Sinne ist diese Initiative aus meiner Sicht abzulehnen, aber mit einem gewissen unguuten Gewissen, weil ich denke, es wäre wahrscheinlich eine gute Idee, die Möglichkeit von «autofreiem Leben» in diesem Lande ein wenig weiterzuverfolgen.

Lombardi Filippo (C, TI): Faccio parte anch'io, come i colleghi Gentili e Bieri, di coloro che in commissione hanno guardato con simpatia a questa iniziativa ricercando una via intermedia, una soluzione di compromesso, un controprogetto indiretto che permettesse eventualmente il ritiro dell'iniziativa pur dando un segnale positivo da parte della Confederazione. Non condivido però la delusione del collega Gentili sul risultato del nostro lavoro, e soprattutto su quello svolto dall'Amministrazione, che non mi pare abbia esercitato questa volta quel particolare ostruzionismo di cui peraltro a volte sa dar prova.

Il problema al quale ci troviamo qui confrontati è – come diceva l'onorevole Bieri – un po' un problema di filosofia e di atteggiamento nei confronti dei trasporti. Non è un caso se è stato ricordato l'importante ruolo che giocano i trasporti pub-

blici nel nostro paese, che il popolo vuole sostenere. Ma, appunto, credo che proprio nel confronto tra trasporti pubblici e mobilità privata tramite automobile si è consumata una specie di inganno in questo nostro paese. Ovvero, noi abbiamo saputo per anni, a seguito di numerose votazioni popolari, che il popolo è favorevole ai trasporti pubblici, è disposto a finanziare grandi progetti ferroviari, a sostenere impegni della Confederazione affinché il trasporto pubblico sia efficace e funzionante in questo paese. E noi abbiamo però tratto una conclusione sbagliata credendo che questo volesse dire che il popolo è contrario alla mobilità privata, e che comunque ha dei dubbi e desidera restringerla e limitarla e porla sotto controllo. Ora, questo non sembra essere il punto di vista del popolo, il quale dimostra la sua saggezza nel volere entrambi i mezzi di trasporto, quelli pubblici e quelli privati, con ruoli complementari.

Non possiamo quindi più continuare, in un modo leggermente ideologico, ad opporre queste due soluzioni. Probabilmente, Signor Consigliere federale Leuenberger, abbiamo bisogno della galleria ferroviaria del San Gottardo ma anche di quella stradale, abbiamo bisogno di mezzi pubblici ma anche di mezzi privati, perché questa è la via dello sviluppo della società e questa è anche la sensibilità che domina nel popolo.

Se c'è una coerenza, Collega Bieri, tra il discorso di ieri sull'Europa e quello di oggi sull'iniziativa, è quella di dire «tiriamo gli insegnamenti dalle votazioni popolari». Quando le votazioni popolari sono molto chiare, come quella di domenica scorsa sulla riduzione a trenta chilometri orari della velocità negli abitati, o come anche quella di un anno fa sul dimezzamento del traffico motorizzato, noi dobbiamo trarre delle conclusioni. Questa conclusione, che purtroppo si impone, è che il nostro popolo vuole sì i mezzi pubblici efficaci ma non è disposto a rinunciare nella propria concezione di vita, alla propria mobilità privata. Cerchiamo quindi di non insistere in una strada che non avrebbe comunque nessuna chance di successo davanti al popolo: cerchiamo di trarre gli insegnamenti e di far vivere in modo armonioso ed equilibrato entrambe le forme di trasporto.

Leuenberger Ernst (S, SO): Wir sind im Begriff, eine Volksinitiative zu prüfen. Sie erinnern sich daran, dass die meisten von uns vor dem Volk dafür gekämpft haben, dass Parlament und Regierung das Recht haben, eine Volksinitiative zu prüfen. Initiativen, namentlich Volksinitiativen, sind ein Anregungsmittel. Das Volk soll die Gelegenheit haben, seine Vorstellungen – auch seine Träume – den Behörden in Form einer Initiative vorzulegen und in anregendem Sinn auf die Behörden und die Verwaltung einzuwirken. Es wäre verfehlt, wenn man solche Vorstellungen, vielleicht auch Träume – vielleicht auch positive Erinnerungen an die Siebzigerjahre: Herr Pfisterer hat davon gesprochen –, und den politischen Wunsch nach der Umsetzung dieser Träume ganz einfach als staatlich verordnete Wohltaten abtäte.

Die Bürgerinnen und Bürger könnten theoretisch auch bei dieser Initiative zum Schluss kommen, sie möchten eigentlich einen Sonntag lang motorfahrzeugfrei leben, wie wir es in den Siebzigerjahren gemacht und erlebt haben, mit einigen Schwierigkeiten in der administrativen Umsetzung, gewiss. Diese Vorstellung ist vielleicht ein bisschen traumhaft und auch ein klein wenig utopisch; aber das Initiativrecht, dieses tolle Recht in unserer Verfassung, soll ja gerade den träumenden Bürgerinnen und Bürgern – und Gott sei Dank gibt es welche, die noch Utopien entwickeln und haben – Gelegenheit geben, ihre Vorstellungen zur Prüfung auf den Tisch des Hauses zu legen.

Ich bin jedenfalls zum Schluss gekommen, dass man diese Initiative unterstützen kann. Ich halte es mit Initiativen immer so, wenn sie einen Vorschlag bringen, der letztendlich das Zusammenleben der Bürgerinnen und Bürger in eine neue Form, in eine neue Phase bringen könnte, einen Vorschlag, der vielleicht einen Beitrag zur Lösung gewaltiger Probleme leisten könnte, obschon in diesem Jahrzehnt das Umweltproblem noch nicht Thema Nummer eins ist.

Einige von uns haben erlebt, wie das Umweltproblem in den Achtzigerjahren in aller Leute Munde war. Das kann sich wiederholen. Motorfahrzeugfreie Tage und motorfahrzeugfreie Zonen könnten durchaus einen Beitrag zur Lösung von Klimaproblemen leisten. Daher kann man diese Initiative unterstützen.

Wenn ich die Initiantinnen und Initianten vor mir hätte, würde ich Ihnen allerdings sagen: Hören Sie genau zu und machen Sie sich auf eine relativ unangenehme Argumentation gefasst. Auf den gegnerischen Plakaten werden Sie die «staatlich verordneten Erlöbstage» finden. Es wird nicht sehr einfach sein, dagegen anzurennen.

Ich schliesse mit einem Zitat aus der bundesrätlichen Botschaft, auch wenn mir Herr Bieri die Schau schon gestohlen hat. Da steht doch in Kapitel 7: «Im ausgehenden Jahrtausend will sich die Schweiz gegenüber Europa offen zeigen. Für einen Sonderfall Schweiz hat es keinen Platz mehr.» Das hat der Bundesrat geschrieben. Wie Recht er doch letztendlich in der Europafrage hat!

Stadler Hansruedi (C, UR): Eine kurze Vorbemerkung: Wir befinden uns im Kanton Tessin. Herr Bundespräsident, ich hatte gestern Kontakt mit der verantwortlichen Person für die Umsetzung der LSWA an der Grenze in Chiasso. Ich danke und gratuliere dem Bundesrat für den professionellen Start an der Grenze.

Jetzt zu diesem Geschäft. Wir haben vielleicht zum Teil eine gewisse verkehrspolitische Stimmung. Aber die Bürgerinnen und Bürger wissen zwischen dieser Initiative und der Initiative «für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 Innerorts mit Ausnahmen» wohl zu unterscheiden. Ich anerkenne, dass die vorberatende Kommission einen indirekten Gegenentwurf für zwei autofreie Sonntage geprüft und sogar in die Vernehmlassung geschickt hat. Ich bedaure es, dass die Kommission dann anscheinend der Mut verlassen hat und uns heute kein indirekter Gegenentwurf für eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vorgelegt wird. Ich hätte es begrüsst, wenn uns mindestens eine Variante mit einem autofreien Sonntag vorgelegt worden wäre. Dies kann, muss aber nicht der Betrag sein. Denn beim Anlegen der vorliegenden Initiative müssen wir sicherlich keine fundamentale verkehrspolitische Diskussion führen. Auch ist uns allen die Bedeutung der Mobilität bestens bekannt und bewusst. Zum Ziel der schweizerischen Verkehrspolitik im Sinne einer nachhaltigen Mobilität stehen wir.

Die Anliegen dieser Initiative sind mir sympathisch. Zu diesem Punkt darf man doch stehen, ohne dass wir alles wieder unter vielen «Ja, aber» begraben. Die Initiative wird gerade auch von vielen Jugendlichen mitgetragen. Die Eidgenössische Kommission für Jugendfragen hat in der Vernehmlassung autofreie Sonntage und auch den indirekten Gegenentwurf unterstützt. Wie wir mit Initiativen umgehen, die wie erwähnt vor allem von vielen Jugendlichen mitgetragen werden, prägt auch deren Staatsverständnis.

Es trifft zu, dass jede Münze zwei Seiten hat. Es gibt auch bei dieser Volksinitiative Vor- und Nachteile. Der Bundesrat hat sie in seiner Botschaft aufgelistet. Ich möchte jetzt nicht auf alle Bedenken eingehen. Aber meine Würdigung führt zu einem anderen Resultat. Ich sehe keine Gründe als so schwerwiegend an, dass man nicht zu einer Versuchsphase – ich betone: Versuchsphase – für ein bis zwei autofreie Sonntage stehen könnte. Auch der Bundesrat hätte einen indirekten Gegenentwurf unterbreiten können.

Es gibt von den Kantonen auch nicht nur ablehnende Stellungnahmen zum indirekten Gegenentwurf. So schreibt zum Beispiel der Regierungsrat des Kantons Appenzell Ausserrhodens: «Der Regierungsrat von Appenzell Ausserrhodens will mit seiner Befürwortung von autofreien Sonntagen ein Zeichen setzen für sein Engagement von Lebensqualität, für umweltgerechtes und umweltschonendes Verhalten, und gleichzeitig auf unkonventionelle Weise ermöglichen, sich des Verhältnisses zur Natur und der Abhängigkeit von unbeschränkter Mobilität zu besinnen. Es trifft natürlich zu, dass bei der Umsetzung die Kantone anzuhören und einzubeziehen sind.»

Man kann auch argumentieren, dass eine solche Regelung nicht auf Verfassungsebene gehört. Dieser Beurteilung kann ich voll beipflichten. Den Initianten steht für ihr Anliegen aber nun einmal nur dieses Instrument zur Verfügung – dem Bundesrat und uns dagegen wäre es möglich, eine Regelung auf der richtigen Gesetzesstufe einzuführen.

Ein vom Staat verordneter autofreier Sonntag ist eine Einschränkung. Ist sie aber wirklich so wesentlich? Wird die persönliche Freiheit so unverhältnismässig eingeschränkt? Ich meine: nein. Es wird kritisiert, dass durch diese Volksinitiative die Randregionen wieder besonders betroffen seien. Bei einem bis zwei autofreien Sonntagen pro Jahr kann man aber nicht behaupten, dass diese Betroffenheit so matchentscheidend sei – eine gute Regionalpolitik ist viel matchentscheidender.

Auch eine unverdächtige Zeugin in Sachen Regionalpolitik, nämlich die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB), teilt meine Beurteilung. Ich zitiere aus ihrer Stellungnahme in der Vernehmlassung: «Der leitende Ausschuss der SAB vertritt die Auffassung, dass zwei autofreie Sonntage pro Jahr auch für das Berggebiet zahlreiche Vorteile hätten, welche die wirtschaftlichen Nachteile überwiegen würden.» Gegen einen bis zwei autofreie Sonntage können wir auch nicht den Tourismus anführen, wenn man bei der Festlegung des zweiten Sonntags neben dem Eidgenössischen Bettag auf die Tourismussaison Rücksicht nehmen würde. Seien wir auch realistisch: Die Kleinheit und die Siedlungsstruktur unseres Landes gebieten eine einheitliche Lösung und sprechen gegen jegliche Inselösung.

Schlussendlich sind ein bis zwei autofreie Sonntage mit gutem Willen auch durchführbar. Durchsetzungsprobleme wurden angesprochen – meinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern habe ich immer gesagt: «Probleme sind zum Lösen da», oder: «Das Leben gibt uns die Nüsse, knacken müssen wir sie aber selber.»

Wie wäre bei einem autofreien Sonntag das Gefühl auf der Strasse? Ich erinnere mich nicht mehr so gut an das Jahr 1973, seit gestern aber kann ich mir dies vorstellen. Es wäre ganz ähnlich wie gestern Abend, als unser geschätzter Herr Bundespräsident hier in Lugano die Chagall-Ausstellung eröffnet hat und die Strasse am See entlang vorübergehend gesperrt war. Einige Kollegen haben plötzlich festgestellt, dass es an dieser Strasse ja zwitschernde Vögel gibt, dass man die Worte des Bundespräsidenten auch ausserhalb des Zeltes nicht nur hörte, sondern auch verstand. Und wenn man das wunderschöne Bild von Chagall betrachtet, das als Ausstellungsplakat dient, hat man einen Eindruck, als höre man diesen Cello- oder Geigenspieler.

So weit, so gut. Auch dies sind jetzt nur schöne Worte. Warum aber habe ich heute keinen Antrag eingereicht? Ich habe einen ausformulierten indirekten Gegenvorschlag für einen autofreien Sonntag mit einer Änderung des Strassenverkehrsgesetzes hier. Da die Volksinitiative aber auf eine Verfassungsänderung abzielt, kann dieser indirekte Gegenvorschlag, der lediglich eine Gesetzesänderung zum Gegenstand hat, heute aus formellen Gründen nicht zur Diskussion gestellt werden – es sei denn als direkter Gegenvorschlag, der ebenfalls auf die Änderung der Verfassung abzielt; aber dies ist aus meiner Sicht nicht die zweckmässige Regelungsebene.

Es hätte noch eine zweite Möglichkeit gegeben: Vielleicht hätte es sich gerechtfertigt, das Geschäft an die Kommission zurückzuweisen mit der Bitte, einen indirekten Gegenvorschlag für einen autofreien Sonntag vorzulegen. Dieser Weg hätte durchaus eine bestimmte Berechtigung, denn beim Entscheid der Kommission betreffend den indirekten Gegenvorschlag für zwei autofreie Sonntage hat sich die Hälfte der Kommissionsmitglieder der Stimme enthalten. Dies werte ich als Zeichen dafür, dass man eigentlich dem Anliegen der Initianten gerne entgegengekommen wäre. Aber gegen eine solche zusätzliche Runde spricht auch die Behandlungsfrist für die vorliegende Initiative, und man hätte mir sicher auch geantwortet, dass – auch wenn in der Kommission kein entsprechender formeller Antrag vorlag – diese Frage trotzdem angesprochen wurde.

Der dritte Weg wäre eine entsprechende Parlamentarische Initiative. Dieser Weg steht in Zukunft noch offen.

Somit richtet sich mein Votum auch an die vorbereitende Kommission des Nationalrates, mit dem Ziel, dass mein Vorschlag für mindestens einen autofreien Sonntag – dies könnte, aber muss nicht der Bettag sein – in der vorbereitenden Kommission im Sinne eines indirekten Gegenvorschlages geprüft wird. Ich könnte es mit den Worten unseres Bundespräsidenten sagen: «Ich hoffe, dass damit Träume auch vieler Jugendlicher doch noch zu Traktanden werden oder dass wir nicht nur in Sonntagsreden über die Anliegen der Sonntags-Initiative sprechen.»

Ich werde, da heute keine Alternative vorliegt, die Initiative für Annahme empfehlen. Damit möchte ich zum Ausdruck bringen, in welche Richtung ein Vorschlag auszuarbeiten ist.

Wenger Rico (V, SH): Wie Kollege Bütiker habe ich mit staatlich verordneten Erlebnistagen nichts am Hut. Die Mobilität ist heute wesentlicher Teil des Alltags. Die Randregionen sind in besonderem Mass auf die Mobilität angewiesen: Nur dank der Mobilität können sie in einer Zeit des steigenden Wettbewerbsdruckes einigermaßen mit den Zentren mithalten. Unter dem Vorwand des Umweltschutzes und mit dem versteckten Ziel der Zwangsförderung des öffentlichen Verkehrs – ursprünglich vor dem Hintergrund der Erdölknappheit – wird die Idee der autofreien Tage schon seit vielen Jahren schmackhaft gemacht. Dabei ist inzwischen längst klar, dass autofreie Tage für den Umweltschutz nichts bringen, sondern nur zu einer Verlagerung des Verkehrsaufkommens auf andere Tage – also Samstag und Montage – und im schlimmsten Fall gar zum Ausweichen aufs Ausland, in die Grenzregionen, führen.

Dazu kommt, dass das Problem des grenzüberschreitenden Verkehrs für ausländische, in die Schweiz einreisende Fahrzeuge kaum sinnvoll zu lösen wäre. Stichworte dazu: Blockierung, Ausnahmegewilligungen, frühzeitige Information. Es stellt sich auch die Frage der Benachteiligung der Orte, die durch öffentliche Verkehrsmittel schlecht erschlossen sind. Sollen hier öffentliche Verkehrsmittel subventioniert werden, nur um die Benachteiligung durch autofreie Tage auszugleichen? Das könnte wohl kaum als nachhaltige Politik bezeichnet werden.

Die Initiative ist zur Ablehnung zu empfehlen, und auf einen Gegenvorschlag ist zu verzichten. Meine Empfehlung, Herr Kollege Bieri, macht mir gar keine Gewissensbisse. Die Idee der Initianten, der Sie mit so viel Verständnis begegnen, ist und bleibt meiner Auffassung nach eine realitätsfremde Fehleinschätzung. Und bezüglich Europa, Herr Leuenberger und Herr Bieri, vermisse ich die Adressaten. Auch der bilaterale Weg darf kein Mittel zur Abschottung sein.

Marty Dick (R, TI): Tout d'abord, je déclare mes intérêts. Je suis un automobiliste qui parcourt en moyenne 40 000 kilomètres par an. Deuxième constatation: je suis président de Suisse Tourisme, et vous avez entendu que le tourisme aurait des problèmes avec des dimanches sans autos. Troisième constatation: je ne suis pas toujours charmé par la rationalité. Il me semble que, de temps en temps, il est bon, dans la politique, d'essayer d'être un peu créatif et de ne pas toujours déléguer nos décisions aux grandes sociétés fiduciaires internationales qui ont des noms à rallonge et qui, de plus en plus, nous disent ce qui est faisable et ce qui ne l'est pas.

Je ne voulais pas intervenir, mais en suivant cette discussion, j'ai quand même le besoin de dire que je ressens une grande sympathie pour cette initiative. Je crois que la politique n'est pas de dire ce que les électeurs attendent que l'on dise. Il est indiscutable que mes électeurs, s'il y en a encore, n'apprécieraient certainement pas que j'appuie cette initiative. Vous pouvez être certains qu'au Tessin, qui a un taux de motorisation qui est, je crois, supérieur à celui de la Californie, on n'apprécierait pas qu'il y ait des dimanches sans autos.

J'ai toujours interprété mon mandat politique dans le sens de dire ce que je pense et ce que je ressens intimement.

Libre à mes électeurs de dire: «On le veut ou on n'en veut plus.» C'est en ce sens – entre parenthèses, et je suis encore couvert de bleus partout – que je me suis engagé pour le oui à l'Europe, convaincu que mon pays ne peut pas ne pas participer au grand projet européen, qui est un projet de paix et de prospérité, et que l'alternative à la participation n'est pas l'«Alleingang», mais que c'est subir l'Europe.

C'est vrai, si j'écoute les arguments qui ont été distillés depuis cette tribune, il y a toutes sortes de motifs rationnels qui disent à quel point c'est difficile, c'est compliqué de réaliser des dimanches sans autos. C'est vrai que l'initiative n'est pas très flexible, et donc mon vote en faveur de l'initiative – je suis tout à fait convaincu qu'elle n'a aucune chance, hélas – est un vote de sympathie, mais c'est un vote aussi pour l'avenir. Je suis convaincu que cette proposition, sous une forme ou une autre, nous sera à l'avenir à nouveau soumise. Vous savez qu'en politique, avoir raison trop tôt est peut-être une faute, mais c'est quand même, avec des années de retard, souvent une grande satisfaction.

Lorsqu'on dit qu'aujourd'hui déjà chacun peut renoncer à sa voiture le dimanche, cela me semble un argument de jésuite, franchement, parce que ce n'est pas ça qu'on veut. Je ne crois pas que quelques dimanches – un, deux, trois, quatre par année – soient une limitation inacceptable de la liberté. On accepte sans sourcilier que des grands intérêts économiques qui sont derrière de grandes manifestations sportives créent de plus en plus souvent sur nos routes le chaos le plus total, de sorte que plus personne ne peut bouger. Parce qu'on organise de grands matchs de football où il y a des millions en jeu, alors là la liberté des autres, la liberté de bouger correctement n'a plus rien à voir, eux occupent le domaine public.

Et puis, on a eu une autre démonstration de la façon dont on peut bloquer le trafic: récemment, le Forum de Davos. Pour protéger ces grands messieurs, on a bloqué toute une région, tous les transports publics; la douane entre la Suisse et l'Italie était complètement bloquée et plus personne ne passait. Donc, là aussi, personne n'a imaginé qu'il y avait des problèmes de liberté.

Pour le tourisme – vous savez, prenez trois opérateurs de tourisme, vous aurez autant d'idées différentes –, je crois que si on avait en Suisse des dimanches sans autos, au niveau marketing, on pourrait faire des choses absolument extraordinaires. On pourrait vendre cette idée, la rendre attractive, on pourrait ouvrir l'autoroute du Monte Ceneri en descente pour les patins à roulettes, on pourrait faire toutes sortes de choses extrêmement attractives. Voyez-vous, ce qui me manque dans la politique aujourd'hui, c'est un peu de créativité, un peu de courage, savoir un peu sortir de ces raisonnements comptables et fiduciaires, faire quelque chose d'un peu nouveau. Je crois qu'il y a toute une population qui aspire quelques heures par année à vivre différemment, quelques heures par année à voir que sur nos routes il n'y a pas seulement des voitures et des camions en colonnes; pendant quelques heures, elle aurait la possibilité de respirer un air un peu différent.

Vous me direz que c'est compliqué. Je vous l'accorde, mais si on n'avait pas écouté les artistes et les créateurs au cours des siècles, je crois que rarement notre pays aurait fait des progrès. Comme disaient les Anciens, «semel in anno licet insanire», voilà, comme ça, «semel in anno» on pourrait avoir un dimanche sans autos. Je crois que c'est faisable avec un peu de bonne volonté, et je crois que ce serait aussi un bon message à notre population. Ce serait une fois par année tenir compte des intérêts d'une autre partie de la population qui a aussi le droit de se manifester.

Voilà ce que je voulais vous dire avec le cœur. Je reconnais toutes les difficultés que vous avez présentées, mais je crois qu'on a perdu une occasion, Monsieur le Président de la Confédération, d'être plus créatif avec un contre-projet.

Hofmann Hans (V, ZH): Ich habe nicht erwartet, dass diese Volksinitiative eine derart grosse und breite Diskussion auslöst. Nun hat es mich als Kommissionsmitglied doch noch

ans Rednerpult gezogen. Ich möchte nur zu drei Dingen Stellung nehmen:

Nach dem Votum von Kollege Bieri möchte ich offenlegen, dass ich von Anfang an zu jenen Kommissionsmitgliedern gehört habe, die den Bundesrat unterstützt haben, die sich gegen einen Gegenentwurf gewandt haben und gegen einen indirekten Gegenvorschlag waren. Dies vielleicht, weil ich als ehemaliges Regierungsmitglied, das auch für den Verkehr im eigenen Kanton verantwortlich war, so wie Kollege Thomas Pfisterer einen gewissen Erfahrungsvorsprung mitbrachte und an sich wissen konnte, wissen musste und abschätzen konnte, was das für eine Kaskade an Vollzugsproblemen auslöst bis hinunter auf Stufe Gemeinde, wenn man ein Fahrverbot für die ganze Schweiz flächendeckend einführen will.

Es kommt dazu, dass wir alle wissen, dass flächendeckende Fahrverbote, so schön das tönt – ich habe Verständnis für die Voten von Herrn Marty und Herrn Stadler –, einfach nicht möglich sind. Sie müssen Ärzte fahren lassen, die notfallmässig irgendwohin müssen, und es gibt viele andere Beispiele – sie wurden erwähnt –, sodass dieses Paradies, das man sich da vorstellt, so nicht realisiert werden kann.

Wir haben in der Kommission alle Varianten durchgesprochen; ich bin mir heute zeitweise vorgekommen wie an der Kommissionssitzung. Aber die Idee eines Gegenentwurfes oder eines teilweise autofreien Btages – so gut man das eben kann –, scheiterte insbesondere auch an der unnachgiebigen Haltung der Initianten. Sie können das im Protokoll nachlesen. Es wurde gesagt: Ein Gegenentwurf, der nicht mindestens drei flächendeckende autofreie Sonntage aufweise, sei für sie kein Thema, unter diesen Umständen würden sie die Initiative nicht zurückziehen. Ein Mitglied des Initiativkomitees hat gesagt, mit zwei autofreien Sonntagen liessen sie sich dann nicht abspeisen.

Heute tönt das schon etwas anders, aber die Initianten haben mit ihrer unnachgiebigen Haltung selbst dazu beigetragen, dass es so gekommen ist. Natürlich haben Kollege Pfisterer und ich von vornherein gewusst, wie die Stellungnahme der Kantone aussehen würde; wir haben ja selbst oft solche Stellungnahmen abgegeben.

Noch zu Kollege Gentil, der dem Astra seine Haltung vorwirft. Ich muss schon sagen, ich sehe es gerade umgekehrt: Ein Bundesamt ist der Exekutive, dem Bundesrat, verpflichtet. Kollege Gentil ist ja auch Präsident einer Exekutive. Ich hätte einen Chefbeamten, der mit einem Teil der Kommission dem Regierungsrat in den Rücken gefallen wäre, entlassen. Es ist Aufgabe der Bundesverwaltung, des Direktors oder Vizedirektors eines Bundesamtes, die Haltung des Bundesrates zu vertreten – insbesondere wenn das zuständige Bundesratsmitglied verhindert ist, selbst an der Sitzung teilzunehmen. In einem gewissen Sinne werfen Sie dem Astra Loyalität gegenüber dem Bundesrat vor. Das sehe ich gerade anders: Ein Bundesamt muss die Haltung des Bundesrates vertreten, es soll Fragen beantworten, der Kommission Unterlagen liefern, aber ein Bundesamt darf nicht dem Bundesrat in den Rücken fallen, sonst verletzt es die Loyalitätspflicht. Das wollte ich noch sagen.

Ich bitte Sie, der Mehrheit zuzustimmen und die Volksinitiative zu Ablehnung zu empfehlen.

Gentil Pierre-Alain (S, JU): J'aimerais, surtout à la suite de l'intervention de M. Hofmann, préciser ma pensée en m'excusant si je me suis mal exprimé.

Je n'ai pas demandé que les fonctionnaires soutiennent une initiative; je n'ai pas demandé que les fonctionnaires se distancent de l'avis du Conseil fédéral. Je partage l'avis exprimé par M. Hofmann: ce n'est pas leur travail. Mais, Monsieur Hofmann, je travaille comme vous dans plusieurs commissions, et je remarque qu'il y a des commissions et qu'il y a des secteurs administratifs dans lesquels les fonctionnaires sont plus ouverts à la proposition. Pour prendre l'exemple que je vis en ce moment – le traitement de la loi Gen-lex –, lorsque au sein de la commission, un problème est soulevé, une question est posée, on a des fonctionnaires qui disent: «Oui, effectivement, là il y a un problème. On

comprend bien votre pensée; on va essayer de vous proposer quelque chose pour la prochaine fois. On va y réfléchir. Effectivement, on pourrait peut-être faire comme ça.» C'est aussi le rôle de l'administration que de conseiller le Parlement, de prendre en note les remarques et les idées. Et ce que j'ai critiqué dans le comportement de l'Office fédéral des routes, c'est qu'on nous a dit: «Ce n'est pas possible et c'est illégal.» Punkt, Schluss. C'est ça que j'ai critiqué. Je ne demande pas aux fonctionnaires de défendre les initiatives, les parlementaires sont élus pour ça.

Epiney Simon (C, VS): Dans l'attente de l'initiative populaire «Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes», l'initiative «Vivaldi» demandant un dimanche par saison sans voiture est l'exemple-type d'une fausse bonne idée. Elle part en effet d'un sentiment louable dans la mesure où elle vise à donner à la population l'occasion de vivre différemment quatre fois par an.

Mais cette initiative est injuste et égoïste. Elle émane de celles et de ceux qui, dans leur vie quotidienne, ne sont pas en mesure de régler leurs propres contradictions, de réprimer leurs excès en matière de mobilité, car en effet rien n'empêche de se faire plaisir par une initiative locale, cantonale, régionale, acceptée par la population concernée, répondant aux besoins locaux, ainsi qu'aux différentes sensibilités. Pourquoi pas, dans certaines agglomérations, tous les dimanches sans voitures? Que de cités, en effet, que de quartiers se prêteraient à ce genre d'expériences, sans porter atteinte aux droits tout aussi légitimes d'autres personnes. C'est là que le fédéralisme permet de répondre aux préoccupations légitimes des initiants qui peuvent finaliser leurs souhaits là où ils habitent, en fonction des conditions de leur environnement, en harmonie avec la population. C'est cette contradiction qui nous gêne, car cette démarche en fait ne tend qu'à exorciser les excès de ceux qui, parfois, ressentent le besoin de se donner bonne conscience.

Le peuple a donné aux rétros du trafic, aux nostalgiques des interdits, une réponse appropriée que nous sommes appelés à méditer. Dès lors, je vous invite à faire de même et à ne pas suivre l'avis des partisans de cette initiative qui l'ont d'ailleurs appuyée un peu comme la corde soutient le pendu. Je vous invite à prendre en compte les intérêts tout aussi légitimes des populations de régions qui ne sont pas irriguées de manière performante par ces transports publics et qui dépendent du tourisme, et souvent du tourisme de week-end parce que, notamment dans l'Arc alpin, la diversification économique est un leurre et un miroir aux alouettes.

Leuenberger Moritz, Bundespräsident: Der Bundesrat hat Ihnen in seiner Botschaft vorgeschlagen, die Volksinitiative zur Ablehnung zu empfehlen, und er hat selbst keinen Gegenvorschlag formuliert. Er hat die Gründe dafür ausführlich dargelegt. Ihre Kommission ist materiell nicht unbedingt weiter gegangen, aber sie hat die Überlegungen, die sich der Bundesrat selbstverständlich intern auch gemacht hat, nochmals angestellt und sich insbesondere einen Gegenvorschlag überlegt. Sie hat dazu ein Vernehmlassungsverfahren durchgeführt und ist am Schluss zum selben Resultat gekommen, wie es Ihnen der Bundesrat vorschlägt. Herr Hess, der Berichterstatter, hat Ihnen die Gründe dafür ausführlich dargelegt. Ich will sie nicht wiederholen, sondern ich möchte der Kommission für die ausführliche Arbeit, die sie geleistet hat, danken.

Nun ist von Herrn Gentil in erster Linie das zuständige Bundesamt, das Astra, kritisiert worden. Es habe sich etwas kleinkariert und bürokratisch gerade auf die Gründe fixiert, die gegen die Idee vier autofreier Sonntage sprechen würden. Ich möchte diesbezüglich zwei Dinge richtig stellen:

Das zuständige Bundesamt ist dasjenige, das eine solche Volksinitiative umsetzen müsste, wenn sie Verfassungsrecht werden sollte. Daher denken diejenigen, die eine solche Utopie – wie das Anliegen ja auch genannt worden ist – konkretisieren müssen, daran, wie diese dann verwirklicht werden könnte. Sie legen die entsprechenden Schwierigkeiten

auf den Tisch. Das ist ihre Aufgabe. Wenn Sie kritisieren, man müsse da eher die politischen Grundsätze bezüglich der Mobilität sehen und die Fantasie walten lassen, müsste man diesen Vorwurf an den Bundesrat richten. Dieser müsste sich dann dazu äussern. Aber dass sich das Bundesamt mit den konkreten Umsetzungsschritten befasst und sie Ihnen darlegt, ist – so finde ich – dessen Aufgabe.

Es kommt noch etwas dazu: Es wurde gesagt, das Astra sei zu wenig flexibel, man solle doch mal schauen, wie flexibel das Buwal sei, wenn man in der Kommission etwas bespreche. Ich nehme zur Kenntnis, dass Ihnen die Flexibilität des Buwal gefällt. Was aber das Astra angeht, haben Sie sich einen Gegenvorschlag überlegt, und das Astra hat Ihnen, wie Sie das von ihm verlangten, einen Gegenvorschlag pfannenfertig formuliert.

Da muss ich das Astra in Schutz nehmen. Die Exekutive könnte ja manchmal ihren Ämtern sogar sagen: Geht da nicht so weit. Wenn ihr dem Parlament noch mit Gegenvorschlägen und Alternativen helft, dann sagen die Parlamentarier plötzlich, das sei die Idee des Bundesrates gewesen; das ist auch schon vorgekommen. Aber das Astra hat Ihnen hier geholfen. Wenn Sie materiell einen Gegenvorschlag gewollt hätten, dann wäre das nicht am Astra gescheitert. Sie hätten dessen Vorschlag übernehmen können. Ich muss sagen: Das Astra war mit Ihrer Kommission solidarisch und kooperativ; das möchte ich festhalten.

Der eigentliche Vorwurf geht ja an den Bundesrat: Ja, wie ist es denn mit der Utopie, und wie ist es mit der Fantasie, und wie ist es ganz grundsätzlich mit der Mobilität auf unseren Strassen? Können wir so kleinkariert einfach nur darauf schauen, was uns die Umsetzung eines solchen Sonntagsfahrverbotes für Schwierigkeiten brächte? Da muss ich doch festhalten: Wir haben eine nachhaltige Verkehrspolitik, und es ist nicht unbedingt nur leicht, eine solche nachhaltige Verkehrspolitik durchzuführen.

Zunächst: Unser zuständiges Bundesamt hat diese nachhaltige Verkehrspolitik ebenfalls zu befolgen. Es ist eingebunden, und es befolgt diese nachhaltige Verkehrspolitik. Ich erinnere daran, dass der Langsamverkehr – dazu gehören beispielsweise auch die Wanderwege, die vorher ganz anderswo zugeteilt waren – nun auch zum Astra, auch zur Verkehrspolitik gehört, die wir verfolgen. Oder die Begegnungszonen, die wir in der Vorlage zur soeben durchgeführten Volksabstimmung über die Tempo-30-Initiative gefördert haben, wurden auch vom Astra ausgearbeitet. Es ist also in diese nachhaltige Verkehrspolitik eingebunden.

Ich möchte eher fragen: Wie nachhaltig ist denn die Verkehrspolitik des Parlamentes? Schauen Sie nur einmal das nächste Traktandum an. Da kommen dann sicher wieder Vorwürfe ans Astra, es würde die Autobahn A1 nicht schnell genug von einer vier- auf eine sechsspürige Autobahn ausbauen. Wo bleibt da die Nachhaltigkeit?

Wenn Sie schon grundsätzlich über die Mobilität diskutieren wollen, habe ich auch meine Fragezeichen zu dieser Sonntags-Initiative. Sie kann sehr leicht zum Feigenblatt einer nicht nachhaltigen und einer nicht kohärenten Verkehrspolitik werden. Ich habe den Ausbau der A1 von vier auf sechs Spuren erwähnt. Dort macht das Parlament Druck, dort hat es schon Mehrheiten zugunsten einer solchen sechsspürigen Autobahn gegeben. Verträgt es sich denn mit dem Prinzip der Nachhaltigkeit zu sagen: Ja, wir wollen sechs Spuren, eine sechsspürige Autobahn, dafür fährt man an vier Sonntagen überhaupt nicht? Oder die Avanti-Initiative: Verträgt es sich dann mit einer nachhaltigen Verkehrspolitik, wenn wir sagen, wir machen einen zweiten Gotthardtunnel, aber an vier oder an zwei Tagen oder am Bettag würden wir dann überhaupt nicht fahren? Und wie ist es mit dem CO₂-Gesetz? Das Parlament hat die Befugnis an sich gerissen, am Schluss dann tatsächlich über die Einführung einer CO₂-Abgabe zu bestimmen. Ja, verträgt es sich denn zu sagen, man wolle keine CO₂-Abgabe auf dem Benzin, gleichzeitig aber vier autofreie Sonntage haben? Wie ist es mit dem Agglomerationsverkehr, den wir fördern wollen? Wie ist es mit der Verkehrstrennungsverordnung, wo wir den öffentlichen Verkehr in den Agglomerationen fördern wollen? Das wird

noch auf Sie zukommen. Aber hier sind schon grösste Widerstände da.

Ich bestreite nicht, dass die Initiative gut gemeint ist und dass das eine diskussionswürdige Idee ist. Aber ich sehe hier Schwierigkeiten, wenn man einerseits vier autofreie Sonntage einführt und man sich andererseits dagegen wehrt, wenn es um die Werktagsverkehrspolitik geht, die nachhaltig sein, den öffentlichen Verkehr fördern, den Eisenbahnverkehr fördern, den CO₂-Ausstoss tatsächlich belasten will – und zwar auch werktags, auch an den übrigen 361 Tagen im Jahr.

Deswegen sieht der Bundesrat in der Idee dieser Initiative nicht die grundsätzliche Lösung für eine nachhaltige Verkehrspolitik. Die Initiative ist es wert, diskutiert zu werden. Sie haben sie diskutiert. Nach Ihnen wird sie der Nationalrat diskutieren. Ob es dann die Initiative auch wert ist, in einer Volksabstimmung so diskutiert zu werden, wie die Tempo-30-Initiative und die Verkehrshalbierungs-Initiative, das ist eine Frage, die sich dann die Initianten nach der Behandlung im Nationalrat noch werden stellen müssen.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Bundesbeschluss zur Volksinitiative «für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit – ein Versuch für vier Jahre (Sonntags-Initiative)»

Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire «pour un dimanche sans voitures par saison – un essai limité à quatre ans (Initiative des dimanches)»

Detailberatung – Examen de détail

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Gentil, Leuenberger)

.... die Initiative anzunehmen.

Art. 2

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Gentil, Leuenberger)

.... d'accepter l'initiative.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit 31 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit 7 Stimmen

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes 29 Stimmen

Dagegen 7 Stimmen

99.094

**Sonntags-Initiative.
Volksinitiative
Initiative des dimanches.
Initiative populaire**

Zweitrat – Deuxième Conseil

Botschaft des Bundesrates 01.12.99 (BBl 2000 503)

Message du Conseil fédéral 01.12.99 (FF 2000 461)

Ständerat/Conseil des Etats 08.03.01 (Erstrat – Premier Conseil)

Nationalrat/Conseil national 04.10.01 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

*Antrag der Kommission**Mehrheit*

Eintreten auf den indirekten Gegenentwurf (Entwurf 2)

Minderheit

(Theiler, Bezzola, Binder, Hegetschweiler, Schenk)

Nichteintreten auf den indirekten Gegenentwurf (Entwurf 2)

*Proposition de la commission**Majorité*

Entrer en matière sur le contre-projet indirect (projet 2)

Minorité

(Theiler, Bezzola, Binder, Hegetschweiler, Schenk)

Ne pas entrer en matière sur le contre-projet indirect (projet 2)

Fehr Hans-Jürg (S, SH), für die Kommission: Sie erinnern sich wahrscheinlich noch an den Herbst 1973. Damals verordnete der Bundesrat als Folge der Ölkrise dem Schweizer Volk drei autofreie Wochenenden. Wir alle hier sind in einem Alter, in dem wir uns an diese drei Sonntage zurückerinnern können. Wir haben sie erlebt, und ich glaube, alle von uns haben sie in guter Erinnerung. Es herrschte damals so etwas wie ein spezielles Lebensgefühl in der Schweiz: Es gab kurzfristig einen Gewinn an Bewegungsfreiheit und Lebensqualität. Selther hat sich die Idee autofreier Sonntage in den Köpfen der Schweizerinnen und Schweizer eingenistet, und sie ist aus diesen Köpfen auch nicht mehr zu vertreiben gewesen.

Der Bundesrat hätte aufgrund des geltenden Rechtes eigentlich die Kompetenz, so viele autofreie Sonntage zu verordnen, wie er möchte. Aber der Bundesrat nutzt diese Kompetenz nicht, die ihm das Strassenverkehrsgesetz einräumt, weil er keine autofreien Sonntage will. Wenn wir also wollen, dass es in Zukunft so etwas geben soll, dann müssen wir die Rechtsgrundlage ändern.

Aus dieser Erkenntnis heraus hat es seit 1973 immer wieder auf den verschiedensten Ebenen Vorstösse gegeben, um die Rechtsgrundlage zu ändern. Es gab z. B. Initiativen der Kantone Bern und Basel-Landschaft; es gab eine Petition der schweizerischen Jugendsession; es gab die bekannte – ich würde sogar sagen berühmte – Burgdorfer Initiative, eine Volksinitiative, die zwölf autofreie Sonntage verlangte, und

es gab die Parlamentarische Initiative Teuscher aus dem Jahre 1996, die zwei autofreie Sonntage verlangte.

All diesen Vorstössen ist eines gemeinsam: Sie wurden von den jeweils zuständigen Instanzen abgelehnt. Diese Serie von Niederlagen hat dazu geführt, dass bei jeweils neuen Vorstössen die Zielsetzung kontinuierlich heruntergeschraubt wurde. Von den ursprünglich zwölf autofreien Sonntagen sind bei der vorliegenden Initiative noch vier übrig geblieben, die Parlamentarische Initiative Teuscher sah deren zwei vor, und der indirekte Gegenvorschlag, den wir Ihnen heute unterbreiten, sieht sogar nur noch einen autofreien Sonntag vor.

Damit bin ich bei der Sonntags-Initiative gelandet. Sie wurde am 1. Mai 1998 mit gut 110 000 Unterschriften eingereicht. Sie sieht vier autofreie Sonntage pro Jahr oder einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit vor. Sie sieht einen Versuchsbetrieb während vier Jahren vor, der dann mit einem definitiven Beschluss abgeschlossen bzw. fortgesetzt werden soll. Die Initiative verlangt ein Fahrverbot für alle Motorfahrzeuge mit Ausschluss des öffentlichen Verkehrs. Sie verlangt, dass alle Strassen an diesen autofreien Sonntagen zum Gemeingebrauch freigegeben werden sollen.

Die wichtigsten Ziele der Initiative sind: Erlebnistage zu ermöglichen; der Bevölkerung zu ermöglichen, motorfreie Mobilität zu erproben; im Land Ruhe einkehren zu lassen; den öffentlichen Raum einmal den Menschen statt den Fahrzeugen zur Verfügung zu stellen; den öffentlichen Verkehr als Alternative zu privaten Automobilen kennen zu lernen. Ich gestatte mir an dieser Stelle einen Hinweis auf das umliegende Ausland: In den Nachbarländern hat die Idee autofreier Sonntage in den letzten Jahren sehr viel an Zuspruch gewonnen. Es gibt heute in Deutschland, vor allem aber auch in Italien und sogar in Frankreich regelmässig autofreie Tage, vor allem in den grossen Städten und Agglomerationen.

Der Bundesrat hat der Initiative ein schroffes Nein entgegengesetzt, weil er viel mehr Nachteile als Vorteile erkannt hat. Er sieht wirtschaftliche Nachteile, z. B. im Bereich des Tourismus. Er sieht aussenpolitische Nachteile im Umgang mit unserem Transitverkehr. Er sieht Nachteile für abgelegene Gebiete. Er sieht die Verkehrssicherheit gefährdet, wenn man Strassen zum Gemeingebrauch freigibt und trotzdem eben Ausnahmeverkehr zulässt.

Der Ständerat ist in seiner Haltung ursprünglich nicht so weit gegangen. Er hat beschlossen, der Initiative einen indirekten Gegenvorschlag gegenüberzustellen. Dieser sah zwei statt vier autofreie Sonntage vor. Der Ständerat hat zum Gegenvorschlag eine breit angelegte Vernehmlassung durchführen lassen. Das Ergebnis war: mehrheitliche Ablehnung durch die Kantone, Ablehnung durch die Wirtschaftsverbände, mehrheitliche Ablehnung durch die politischen Parteien. Das Ergebnis war aber auch: teilweise Zustimmung durch immerhin neun Kantone, durch die Umweltverbände und durch einzelne politische Parteien. Dennoch hat sich der Ständerat vom Ergebnis dieser Vernehmlassung so beeindrucken lassen, dass er dem Bundesrat schliesslich gefolgt ist, die Initiative zur Ablehnung empfohlen und auf einen Gegenvorschlag verzichtet hat.

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates, also Ihre Kommission, hat dennoch am gleichen Punkt angesetzt wie ursprünglich die ständerätliche Kommission. Das heisst, sie hat auch versucht, einen Gegenvorschlag auszuarbeiten, aber einen anderen: nämlich einen Gegenvorschlag, der sowohl die Bedenken und Einwände des Bundesrates als auch die Ergebnisse der Vernehmlassung aufnimmt und versucht, dem Rechnung zu tragen. Darum sieht der Gegenvorschlag, der Ihnen heute vorliegt, in wesentlichen Punkten anders aus als der ursprüngliche Beschluss der ständerätlichen Kommission.

Ich möchte auf diese Unterschiede eingehen:

Statt zwei autofreien Sonntagen schlagen wir nur noch einen autofreien Sonntag vor. Das Datum selber wird im Gesetz nicht fixiert. Der autofreie Sonntag muss nicht beispielsweise am Bettag oder an irgendeinem anderen Tag stattfinden, sondern wir lassen den Bundesrat darüber entschei-

den, wann – innerhalb eines bestimmten Zeitraumes – er ihn ansetzen möchte. Der Bundesrat kann damit auf die unterschiedlichen Verhältnisse in den Kantonen und Landesteilen Rücksicht nehmen.

Ein ganz wesentlicher Unterschied zur Initiative besteht auch darin, dass wir die Strassen nicht mehr zum Gemeingebrauch freigeben. Es gibt also nur noch Fahrverbote. Das ist ein wesentlicher Unterschied, der das Argument des Bundesrates berücksichtigt, wonach die Verkehrssicherheit oder die Sicherheit der Leute, die dann die Strassen benützen, gefährdet sei. Damit haben wir diesem Argument Rechnung getragen.

Wir haben auch den Bedenken aus touristischen Gebieten Rechnung getragen, indem wir als Ausnahme nicht mehr nur den öffentlichen Verkehr zulassen, sondern auch den gewerblichen Verkehr mit Gesellschaftswagen oder – vielleicht etwas gebräuchlicher formuliert – den Carreiverkehr. Damit sollten auch auf diesem Weg touristische Ziele angefahren werden können. Damit ist auch dem Argument Rechnung getragen worden, wonach Randgebiete, die mit dem öffentlichen Verkehr nicht sonderlich gut erschlossen sind, angefahren werden können.

Wie die Initiative bleiben wir bei einem Versuchsbetrieb über vier Jahre und dem sich daran anschliessenden neuen Beschluss.

Der Gegenvorschlag ist also in wesentlichen Punkten anders als die Initiative. Der Gegenvorschlag trägt den bundesrätlichen Einwänden in wesentlichen Punkten Rechnung. Wir sind der Meinung, dass die Reaktion noch positiver ausfallen würde als beim ursprünglich von der ständerätlichen Kommission beabsichtigten Gegenvorschlag, wenn man mit diesem Gegenvorschlag nochmals eine Vernehmlassung durchführen würde. Wir gehen auch davon aus, dass der Bundesrat heute eine mildere Haltung zum Gegenvorschlag einnehmen kann als damals zur Initiative.

Wir mussten, damit noch von einem Gegenvorschlag gesprochen werden kann, zentrale Teile der Initiative beibehalten. Das ist insbesondere die Bestimmung, dass der autofreie Sonntag landesweit am gleichen Tag stattfinden muss. Schliesslich haben wir festgelegt, dass der Fortsetzungsbeschluss am Ende der Versuchsphase ein referendumsfähiger Beschluss sein muss, dass man die unbeschränkt gültige Bestimmung also noch einmal zur Volksabstimmung bringen kann.

Zum Schluss möchte ich Sie darauf aufmerksam machen – das ist nicht einmal ein unwesentliches Argument, wenn auch ein formelles –: Das Initiativkomitee lässt Sie mit dem gelben Blatt, das heute verteilt wurde, wissen, dass es die Initiative zurückziehen würde, wenn unser Rat und auch die anderen zuständigen Instanzen den Ihnen vorgelegten indirekten Gegenvorschlag beschliessen würden. Das ist aus unserer Warte ein grosses Entgegenkommen der Initianten. Wenn es uns gelingen könnte, auf diesem Wege eine Volksabstimmung zu vermeiden, wäre das wahrscheinlich auch nicht schlecht.

Wir stellen Ihnen folgende Anträge – ich tue dies im Namen der Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen:

1. Wir beantragen Ihnen, die Initiative zur Ablehnung zu empfehlen.
2. Wir beantragen Ihnen, dem indirekten Gegenvorschlag, also der Änderung des Strassenverkehrsgesetzes, zuzustimmen.

Ich bitte Sie, diesen Anträgen zu folgen, und ich bitte Sie, in Ihrer Entscheidungsfindung noch einmal an das Jahr 1973 und an das, was diese autofreien Sonntage damals bei Ihnen ausgelöst haben, zurückzudenken.

Nelrnyck Jacques (C, VD), pour la commission: La majorité de la commission propose un contre-projet indirect à l'initiative populaire «pour un dimanche sans voitures par saison», et comme vous l'avez appris par les feuilles qui vous sont distribuées, si ce contre-projet est accepté, les initiants retiennent le leur.

Ce contre-projet, dans la version qui vous est soumise, résulte du travail d'une sous-commission et d'une longue discussion en commission, assortie de huit votes qui ont, petit à petit, dégagé une majorité de 10 voix pour et 5 voix contre le texte proposé. Si ce texte entre en vigueur, un dimanche par année, entre le 15 avril et le 15 octobre, la circulation de véhicules automobiles est interdite sur l'ensemble du territoire, sauf les transports publics, bien entendu, et les autocars professionnels qui permettent de rejoindre les lieux de tourisme. Cette loi serait applicable pendant quatre années, au terme desquelles il faudrait prendre une décision définitive au vu de l'expérience.

Un dimanche par an sans voitures constitue une mesure dont la portée est surtout symbolique et qui ne va pas réduire sensiblement le volume de CO₂ que nous rejetons chaque année dans l'atmosphère. Ce n'est pas le but. L'objectif est de faire prendre conscience par la population d'une série de réalités qui sont occultées quotidiennement par le recours au «tout-automobile», comme on dirait le «tout-à-l'égout». Ces réalités sont les suivantes:

1. L'automobile tue 600 personnes par an. Statistiquement, un jour sans voitures signifie une ou deux vies épargnées. Vous me direz que ce n'est pas beaucoup, une seule vie, sauf pour la personne qui la vit, bien entendu. Mais c'est une façon d'apprendre à l'ensemble de la population qu'elle utilise un moyen de transport dangereux.

2. L'automobile pollue, d'une part, par la production de gaz irritants comme l'ozone, au point qu'il faut parfois d'urgence arrêter la circulation automobile; d'autre part, par l'émission de gaz à effet de serre qui modifient le climat.

Un jour de plus ou de moins par an ne changera rien, mais apprendra à la population, à titre de pense-bête, que tel est l'enjeu.

3. L'automobile produit une pollution sonore, particulièrement pour certains habitants situés à proximité des grandes voies de circulation. Le silence routier une fois par an permettra à ces populations de découvrir ce qu'elles perdent le reste de l'année.

4. L'automobile consomme du pétrole, une ressource énergétique non renouvelable, produite principalement au Moyen-Orient, région politiquement instable. Quoi que l'on fasse au point de vue technique, il y a quelque part un baril de pétrole qui coûtera en énergie aussi cher à être extrait que ce qu'il va nous rapporter. Celui-là, il ne faudra pas l'extraire! A tout moment, une pénurie provisoire peut surgir suite à un conflit, comme nous l'avons connu en 1973. A long terme, le renchérissement et la pénurie physique sont inévitables. Les solutions de rechange, que ce soit la voiture électrique ou le moteur à hydrogène, ne sont pas au point et ne le seront peut-être jamais. Il y a parfois des impossibilités techniques. Une solution alternative – Serpentine – qui est actuellement expérimentée à Lausanne, ne reçoit aucun soutien de la Confédération, bien au contraire.

Pour toutes ces considérations, il est intéressant que la population et les autorités locales réalisent un jour par an ce que signifierait la disparition de l'automobile, provisoire ou définitive, et ce qu'il est prudent de prévoir en matière d'aménagement du territoire et de conception des transports publics.

En un mot, un dimanche sans voitures pour toute la Suisse chaque année peut être considéré comme une répétition générale, disons de protection civile, pour une situation de crise et aussi comme un pense-bête pour rappeler que l'automobile représente un avantage en matière de flexibilité et de mobilité certes, mais qui peut nous être retiré à tout moment.

La population est invitée à vivre une expérience de convivialité dans son quartier ou son village et à jouir une fois par an de son statut fondamental de piéton. Ce ne peut être que bénéfique pour la santé, le porte-monnaie et les relations humaines.

En revanche, la commission est restée très prudente quant à la dose, qui doit rester homéopathique, pour avoir quelque chance d'un soutien populaire en votation. La majorité de la commission se tient à égale distance des opposants au con-

tre-projet qui ne voulaient pas entrer en matière, parce que cantons et agglomérations peuvent déjà décider des dimanches sans voitures. La majorité de la commission estime qu'une démarche collective au niveau national s'impose pour donner un véritable message.

La question du tourisme a également été posée, et elle a été en partie résolue par l'autorisation accordée aux autocars. Mais les avantages et les inconvénients font ici match nul: d'une part, les touristes sont empêchés de se déplacer pendant une durée de 17 heures consécutives, ce qui peut gêner certains. Il faut aussi faire confiance au Conseil fédéral qui aura la patate chaude de décider de la journée. Il ne va évidemment pas la placer le 15 août, mais dans l'entre-saison touristique, c'est-à-dire plus probablement au mois d'avril ou au mois d'octobre. D'autre part, les touristes bénéficieront de 17 heures de véritable détente. Certains touristes considèrent que l'absence de voitures constitue un attrait et non un inconvénient. Après tout, si nous avons des touristes dans les montagnes, ce n'est pas pour se retrouver au bord d'une autoroute qu'ils y vont.

De façon significative, le canton du Tessin, canton touristique, étouffé par le trafic routier, canton périphérique, dit oui au contre-projet lors de la consultation.

Une longue discussion a été faite sur la date, fixe ou à choix du Conseil fédéral, ainsi que sur l'époque de l'année. En fin de compte, la majorité de la commission, comme vous pouvez le voir dans le texte, s'est rangée à une solution aussi souple que possible.

Je vous invite donc à soutenir ce contre-projet indirect.

Hollenstein Pia (G, SG): Ich beantrage Ihnen im Namen der Kommissionsminderheit, Volk und Ständen zu empfehlen, die Sonntags-Initiative anzunehmen.

Natürlich bin ich, realpolitisch betrachtet, froh, dass dank der Initiative ein Grossteil des Parlamentes und die Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen endlich auch finden, ein autofreier Sonntag sei ein nötiger Anfang und wenigstens einen Versuch wert. Eigentlich ist dies aber praktisch nichts; ich persönlich hätte am liebsten jeden Monat mindestens einen autofreien Sonntag. Dies wäre aufgrund der zu erwartenden besseren Lebensqualität ein echter Gewinn. Aber die Frage nach mehr als vier autofreien Sonntagen pro Jahr stellt sich hier nicht; das ist Zukunftsmusik.

Der Trend zu autofreien Sonntagen ist ein europäisches Phänomen geworden. Italien, Deutschland und auch Frankreich haben damit gute Erfahrungen gemacht. Ja, das «Autofreak-Land» Italien hat die bessere Lebensqualität mit autofreien Sonntagen entdeckt. Die autofreien Sonntage in Italien waren durchwegs ein Erfolg. Die EU-Initiative «In die Stadt – ohne mein Auto» hat in Hunderten von Städten Europas zu Erlebnistagen geführt. Die jahraus, jahrein von Verkehr geplagte Bevölkerung will sich die autofreien Tage nicht mehr nehmen lassen. Sowohl für das Gemeinschaftsleben als auch für die lokale Wirtschaft sind die autofreien Tage immer ein Gewinn. Die Schweiz sollte sich diesen Profit für alle nicht entgehen lassen und der Initiative für vier autofreie Sonntage pro Jahr zustimmen.

Die Mitglieder des Initiativkomitees haben bekannt gegeben, dass sie die Initiative zugunsten des indirekten Gegenentwurfes zurückziehen werden, wenn dieser mehrheitsfähig wird. Bis es aber so weit ist und der Gegenentwurf unter sicherem Dach und Fach ist, gilt es, die Initiative aufrechtzuerhalten. Sollte der Gegenentwurf nicht unverändert über die Runden kommen, wird die Initiative nämlich zur Abstimmung gebracht. Ob es den Gegnern von autofreien Tagen dann lieber ist, wenn ihr nächstes Jahr Volk und Stände zustimmen werden, bin ich mir in Anbetracht der oft geäußerten Vorbehalte nicht so sicher. Mir kann es ja recht sein. Denn Umfragen zeigen, dass die Zustimmung zu autofreien Sonntagen mit jedem Jahr wächst. Die junge Generation verspricht sich Fun ohne Auto, und meine Generation erinnert sich gerne an die autofreien Sonntage in den Siebzigerjahren. Das Leben stand damals deshalb nicht still. Im Gegenteil: Das Leben hat in einem viel angenehmeren Rhythmus

stattgefunden, mehr Lebensqualität war die gemachte Erfahrung.

Autofreie Sonntage bringen nicht nur der Bevölkerung viel, solche Tage kämen auch dem öffentlichen Verkehr zugute; sie würden dem öffentlichen Verkehr Mehreinnahmen gewähren und könnten auch sonst Autofahrende auf den Geschmack der Mobilität mit dem öffentlichen Verkehr bringen. Die Vorteile sind vielfältig. In Deutschland hat sich in den letzten Jahren an verschiedenen Orten dank der autofreien Tage eine neue Freizeitkultur entwickelt. Die sonst viel befahrenen Bundes- und Landesstrassen werden gesperrt und Hunderttausende von Besucherinnen und Besuchern nutzen die Gelegenheit und sind zu Fuss, mit dem Fahrrad, mit Rollschuhen oder Pferdekutschen unterwegs und geniessen den Tag an der frischen Luft ohne Verkehrslärm.

Autofreie Tage machten auch die Tourismusorte attraktiver, denn die sonst mit Autos voll gestopften touristischen Orte würden zum Anziehungspunkt für Touristinnen und Touristen. Schliesslich hat die Schweiz das weltbeste öffentliche Verkehrssystem.

Autofreie Tage werden von einem immer grösser werdenden Teil der Bevölkerung gewünscht. Die «Coop-Zeitung» veröffentlichte Resultate, wonach die vorliegende Initiative für vier autofreie Sonntage von Stadt und Land ungefähr gleich stark befürwortet wird. Etwa 75 Prozent der Befragten befürworten generell autofreie Sonntage.

Mit vier autofreien Tagen tun wir nichts Revolutionäres. Fast ohne Ausnahme lassen alle Autobesitzenden ihr Vehikel an einigen Sonntagen zu Hause. Weil dies aber nicht alle am selben Tag tun, geht der Profit für die Nichtautofahrenden verloren. Mit vier autofreien Sonntagen für den ganzen motorisierten Individualverkehr wäre der Profit für alle da.

Was bringen autofreie Tage der Ökologie? Natürlich wird wegen einem Sonntag im Jahr keine nennenswerte ökologische Verbesserung der Umweltbelastung eintreten. Trotzdem, auch für die Umwelt sind autofreie Tage positiv. Schliesslich stammt die grösste Umweltbelastung immer noch vom motorisierten Individualverkehr. Ein zunehmender Anteil des motorisierten Individualverkehrs ist Freizeitverkehr; deshalb ist jeder Verzicht auf Autofahren ein Gewinn. Es kommt dazu, dass die Erfahrung von autofreien Tagen positive Erfahrungen mit sich bringt und daraus durchaus ein Bedürfnis nach dem Verzicht aufs Autofahren entstehen kann. Dies wird nicht als Verzicht empfunden, sondern die neu erlangte Lebensqualität verlangt nach mehr des Guten. Immer mehr Leute kommen auf den Geschmack der besseren Lebensqualität und realisieren und erfahren, dass autofreie Tage – sei es zu Hause oder mobil per Velo oder Zug – echte Lebensfreude bringen können. Erfahrungen in vielen Nachbarländern zeigen, dass autofreie Tage eben nicht als auferlegter Verzicht erlebt werden, sondern als wertvolles Erlebnis, das viele zusätzliche Möglichkeiten zur sinnvollen Freizeitgestaltung bietet.

Nur wenige «Autoverblendete» sind nicht fähig, autofreien Tagen etwas Positives abzugewinnen. Auch für jene Gebiete, die mit dem öffentlichen Verkehr nicht optimal erschlossen sind, bieten sich positive Aspekte. Ich nenne da eine meiner Ratskolleginnen aus dem bürgerlichen Lager, die sich freuen würde – das hat sie mir gestern gesagt –, wenn ihr Ehemann dann wenigstens an autofreien Sonntagen nicht mit dem Auto zur Arbeit in die Stadt fahren würde, sondern zu Hause bleiben würde oder eben müsste. Dies könnte für beide ein Gewinn sein. Diese Kollegin ist im Moment nicht im Saal.

Mit vier autofreien Sonntagen könnte die Schweiz ein über die Grenzen hinaus wirkendes Zeichen für mehr Lebensqualität setzen. Den vielen Menschen, die sich autofreie Sonntage wünschen, würde wenigstens vier Mal im Jahr entgegengekommen. Der langfristige Nutzen für die Umwelt wäre grösser als auf den ersten Blick messbar, denn autofreie Tage vermitteln auch jenen, die noch skeptisch sind, das wertvolle Gefühl, dass Freizeitgestaltung auch ohne Auto möglich ist und sogar lustvoller sein kann als mit dem Auto. Längerfristig kann dies Autofahrende dazu bewegen, auch ausserhalb der geschenkten autofreien Tage auf das

Autofahren zu verzichten und die Freizeit sinnvoller zu gestalten.

Ich bitte Sie, mit Ihrer Zustimmung zur Kommissionsminderheit die Initiative auf dem politischen Parkett zu belassen, bis die Initiantinnen und Initianten die Initiative allenfalls zurückziehen.

Theller Georges (R, LU): Ich vertrete hier die Minderheit, welche Ihnen Nichteintreten auf den Gegenentwurf beantragt. Wir sind und fühlen uns sehr wohl in der Umgebung des Bundesrates, des Ständerates und auch der Kantone, welche Ihnen selbstverständlich alle, gesamthaft, die Initiative ohne Gegenentwurf zur Ablehnung empfehlen.

Ein flächendeckendes Sonntagsfahrverbot gibt es in ganz Europa nirgends. Alle diejenigen, die behaupten, in Italien sei man fanatisch für das Sonntagsfahrverbot, müssen einfach wissen, dass es nur in einzelnen Städten durchgeführt wird, dass in diesen Städten heute noch eine katastrophale Luftverschmutzung herrscht und dass massive Gründe vorhanden sind, etwas zu unternehmen.

Die Sonntags-Initiative, so steht es in der Botschaft, ist nicht EU-kompatibel. Ich bin erstaunt, dass eigentlich gerade Ratsmitglieder, die sich sonst für die EU einsetzen – Herr Fehr Hans-Jürg, Herr Neiryck – und einen Beitritt befürworten, etwas tun wollen, das nicht EU-kompatibel ist. Der Bundesrat schreibt es in der Botschaft auf den Seiten 521 und 523 deutlich: Die Freiheit der Wahl des Verkehrsmittels sei ein Grundsatz in der EU, dies sei ein Grundpfeiler der europäischen Verkehrspolitik. Die Sonntags-Initiative, sagt der Bundesrat, belaste das Verhältnis zur EU, der Umwegverkehr sei umweltschädigend und würde zunehmen. Der Bundesrat sagt weiter – es sind deutliche Worte –, die Schweiz würde sich International isolieren. Ich frage Sie: Wollen Sie das? Haben Sie nach den letzten Tagen noch nicht genug? Der Bundesrat schreibt aber auch, es gebe keinen Platz mehr für einen Sonderfall Schweiz. Ich kann diese Äusserung nur unterstützen.

Ich habe in der Kommission die Frage aufgeworfen, ob man hier nur diese Äusserungen hinnehmen will oder ob man auch abklären möchte, ob die EU damit einverstanden wäre. Die Kommission hat es mit 15 zu 12 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt, Abklärungen durchzuführen. Nun frage ich heute Sie, Herr Bundespräsident Leuenberger – Sie sind Experte im Abklären von Fragen bei der EU –: Ist die EU mit dieser Sonntags-Initiative einverstanden oder nicht? Oder müssten wir, wie der Bundesrat das befürchtet, auch mit Retorsionsmassnahmen rechnen?

Es ist aber nicht nur die EU, die dagegen ist, es sind auch die Kantone, die dagegen sind. Der Ständerat hat eine Vernehmlassung durchführen lassen, die klar negativ ausgefallen ist.

Wir brauchen diese Vorschriften und diese zusätzliche Initiative nicht! Stellen Sie sich einmal vor, was da drinsteht. Lesen Sie das einmal genau! Man will uns Erlebnistage verschreiben! Ich mit meinem liberalen, freisinnigen Verständnis des Staates habe einfach Mühe damit, wenn wir beginnen, den Bürgerinnen und Bürgern vorzuschreiben, wann die Erlebnisse stattzufinden haben. Es ist ja nicht so, dass man heute keine Erlebnisse mehr haben kann. Ich habe schon etwas Mühe, Herr Fehr Hans-Jürg, wenn Sie in Erinnerung an 1973 sagen, das seien spezielle Erlebnistage gewesen. Ich möchte Sie daran erinnern, dass dieser Ölschock, welcher dazu geführt hat, zu einem ganz massiven Verlust an Arbeitsplätzen geführt hat, ich kann mir einfach nur schlecht vorstellen, dass ein Sozialdemokrat das als schönes Erlebnis empfinden kann.

Heute schon ist es möglich, in Städten Erlebnistage durchzuführen, in Quartieren einzelne verkehrsfreie Zonen zu bilden. Das ist nach der heutigen Gesetzgebung problemlos möglich. Warum müssen wir dann etwas Neues einführen? Am vergangenen 22. September hat ein solcher Tag stattgefunden, allein, es ging niemand hin. Es ist eben auch kein Bedürfnis vorhanden; dieser Tag hat es offenbart.

Was mich am meisten stört, ist die Tatsache, dass sich diese Initiative gegen die Randregionen und gegen den Tourismus

richtet. Die Sozialdemokraten führen sich in letzter Zeit als die Protektionisten der Randregionen auf. Herr Hämmerle macht das mit einer Akribie sondergleichen. Hier nun macht er genau das Gegenteil. Hier sorgt er dafür, dass die Randregionen, welche selbstverständlich am meisten darauf angewiesen sind, dass man dorthin fahren kann, unter den Auswirkungen dieser Initiative zu leiden hätten. Aber auch der Tourismus wird darunter leiden – als ob er in den letzten Tagen nicht schon genügend negative Stiche erhalten hätte. Frau Hollenstein sagt, man könne mit der Sonntags-Initiative auch noch Eheprobleme lösen. Das ist zwar durchaus möglich und wäre auch noch gut, aber deswegen das ganze Volk zu zwingen, am Sonntag das Auto zu Hause zu lassen, scheint mir doch etwas übertrieben zu sein.

Die Initiative trifft aber vor allem auch Leute, welche nicht so gut situiert sind, Leute, die vielleicht in der Stadt wohnen und am Sonntag wirklich sehr gerne aufs Land fahren, dort picknicken, die Freiheit in der Landschaft geniessen möchten. Für mich ist das auch ein Raubzug auf das Sonntagsvergnügen des «kleinen Mannes», wahrscheinlich im Sinne der Sozialdemokraten.

Ich unterstütze klar den Antrag der Minderheit, hier keinen Gegenentwurf einzubauen, und ich bitte Sie auch, den Antrag Föhn abzulehnen.

Ich mache Sie aber noch auf den gelben Zettel aufmerksam, der Ihnen netterweise von Herrn Aeschbacher ausgeteilt wurde, nach welchem die Initianten die Initiative zurückziehen. Seien Sie sich der Tragweite dieser Entscheidung bewusst: Damit wird keine Volksabstimmung stattfinden, wenn kein Referendum ergriffen wird. Das ist meiner Meinung nach das Schlechteste an der ganzen Übung, denn das Volk hat zweimal Nein gesagt, und jetzt versuchen wir, diese Dinge am Volk vorbei über den Gesetzesweg einzuführen. Ich halte das für eine ganz schlechte Sache. Mit diesem gelben Zettel haben Sie ein Eigengoal geschossen. Ich bitte Sie, den Gegenvorschlag abzulehnen.

Föhn Peter (V, SZ): Es erstaunt eigentlich, dass im Bundesrat und in den Räten wegen der so genannten Sonntags-Initiative so ausgiebig diskutiert wird und dass Vernehmlassungen durchgeführt werden – dies, obwohl eigentlich jeder Mann und jede Frau weiss, dass die Initiative erstens im Volk absolut keine Chance hat und sie zweitens die von den Initianten angestrebten Ziele weit verfehlt. Aber anscheinend spricht eine Grundidee der Initiative oder der Initianten doch noch an, und zwar die Idee eines jährlichen Erlebnistages, möglichst ohne Motorenärm und Autos. Ich darf es aber gleich vorwegnehmen: nicht die SVP! Denn die SVP-Fraktion empfiehlt einstimmig, die Sonntags-Initiative zur Ablehnung zu empfehlen.

Betreffend den indirekten Gegenvorschlag, im Strassenverkehrsgesetz einen neuen Artikel für einen autofreien Sonntag aufzunehmen, empfiehlt die SVP-Fraktion grösstmehrheitlich Nichteintreten gemäss der Minderheit Theiler.

Die Unterstützung der Minderheit kann wie folgt begründet werden:

1. Einerseits wollen wir uns nicht auch noch durch weitere Gesetzgebungen an unseren freien Sonntagen einschränken lassen. Andererseits kann man mit dieser Initiative oder mit dem Gegenvorschlag nichts machen, was man heute nicht schon machen könnte. Die kommunale und regionale Politik hätte dies in der Hand, was auch schon mit Erfolg angewandt und bewiesen wurde.

2. Eine detaillierte Abklärung betreffend Verstoss gegen die bilateralen Verträge und gegen das Landverkehrsabkommen wurde vonseiten des Bundesrates und der Verwaltung anscheinend nicht vorgenommen. Ein flächendeckendes Autofahrverbot für Ausländer könnte aber problematisch sein. Jedenfalls bedürfte es unserer Meinung nach einer gründlichen Abklärung. Ich bitte den Bundesrat, dazu Stellung zu nehmen. Oder geht man etwa davon aus, unsere Gäste und Nachbarn nicht mehr so nobel zu behandeln, siehe Flugservice?

3. Die Versprechungen der Initianten wurden viel zu positiv dargestellt und geschildert. Unsere Verkehrsflächen werden nie für alle frei verfügbar und geöffnet sein: Wie es im Gegenvorschlag heisst, dürfen – nebst der Polizei und dem Rettungsdienst natürlich – der öffentliche Verkehr sowie Gesellschaftswagen für berufsmässige Fahrten gleichwohl herumkurven. Daneben bringt ein autofreier Sonntag für unsere Umwelt nie die versprochene Entlastung.

Namens der SVP-Fraktion bitte ich Sie, die Sonntags-Initiative gemäss Entwurf des Bundesrates und Antrag der Kommissionmehrheit zur Ablehnung zu empfehlen und gemäss Antrag der Minderheit Theiler auf den Gegenvorschlag nicht einzutreten.

Wie Sie feststellen konnten, habe ich einen Einzelantrag zum Gegenvorschlag eingereicht. Es mag vielleicht erstaunen, denn persönlich wäre mir ein autofreier Sonntag noch einigermaßen sympathisch. Aber es kann nur der Eidgenössische Dank-, Buss- und Bettag sein. Ein anderer Sonntag kommt auch für mich nicht infrage. Ich habe mich einmal eingehend mit den Veranstaltungskalendern in der Schweiz auseinander gesetzt und die so genannt gewöhnlichen Sonntage dem Bettag gegenübergestellt. Aber zur detaillierten Begründung meines Antrages komme ich später. Vorerst danke ich dafür, dass Sie die Meinung unserer Fraktion unterstützen.

Polla Barbara (L, GE): M. Fehr Hans-Jürg a commencé son intervention de rapporteur en nous rappelant que nous avons déjà eu des dimanches sans voitures. Oui, c'est vrai, et nous avons même fait contre mauvaise fortune bon cœur, crise oblige. Mais aujourd'hui, il ne s'agit pas, en tout cas pour cet objet, de répondre à une situation de crise. Non, c'est juste pour faire plaisir, ou bien juste comme pense-bête, selon M. Neiryneck. Mais les libéraux n'aiment pas penser bête, et ils ne veulent pas de ce plaisir-là.

Le groupe libéral vous invite donc à rejeter l'initiative des dimanches, comme le contre-projet.

Nous aimerions d'abord considérer cette initiative sous l'angle du développement durable. Je vous rappelle que la définition du développement durable, telle qu'elle apparaît dans le rapport Brundtland suite au Sommet de Rio, c'est «un développement qui tient compte des besoins des générations d'aujourd'hui sans mettre en cause les besoins, voire les choix, des générations futures». Cette définition s'est ensuite enrichie du concept des trois piliers. Le développement durable doit ainsi tenir compte de façon équilibrée et harmonieuse des critères environnementaux, économiques et sociaux, piliers auxquels s'est rajouté plus récemment un quatrième, celui des populations.

Eh bien, cette initiative ne répond aucunement aux critères du développement durable ainsi définis, et c'est une première bonne raison de la refuser. En effet, elle ne prend pas en compte les besoins des générations actuelles et ne sauvegarde en rien ceux des générations futures. Les besoins de mobilité, le libre choix des moyens de transport font clairement partie des besoins des citoyens, le dimanche comme les autres jours. Le dernier samedi sans voitures à Genève – je vous donne un exemple personnel –, le samedi 22 septembre, ma mère bientôt âgée de 80 ans a voulu rendre visite à mes filles. Elle leur apportait des tartes de fruits d'automne, des fleurs et autres gâteries. Le taxi n'a pas pu l'amener à proximité de l'appartement de ses petits-enfants, et madame mère a dû rester debout sur le trottoir à attendre qu'on veuille bien venir l'aider.

Le fait de mettre en place un ou plusieurs dimanches sans voiture n'a par ailleurs aucun effet positif sur l'environnement. Certes, les initiants le reconnaissent bien volontiers: zéro effet écologique, ce n'est donc que pour le bien social. Les effets économiques, eux, par contre, sont clairement négatifs. Mettre en place des journées sans voitures, cela ne sert à rien au niveau écologique, nous sommes bien d'accord, mais par contre, cela coûte un saladier. On tait en général pudiquement les coûts de telles opérations, mais pensez un peu: lourde bureaucratie, mise en place des dé-

rogations, transports publics gratuits dans certains cas, 110 000 francs de compensations pour le seul 22 septembre dans la seule ville de Genève, contrôles très importants, il a fallu trois hommes en uniforme pour arrêter le taxi de ma mère, pertes touristiques, et j'en passe. En ce qui concerne les pertes touristiques, on nous dit que l'agrotourisme va bénéficier des dimanches sans voitures. Mais par rapport aux pertes d'un tourisme plus classique, c'est sans rapport quantitatif.

En ce qui concerne les populations, les effets négatifs touchent plus particulièrement les populations périphériques, d'une part, et, d'autre part, nos relations avec les pays qui nous entourent. Les interdictions de circuler le dimanche violent nos engagements internationaux, et notamment l'Accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route, n'est-ce pas, Monsieur Neiryck; la Convention entre la France et la Suisse concernant l'aménagement de l'aéroport de Genève-Cointrin; l'Accord entre la Confédération suisse et la République fédérale d'Allemagne concernant la route entre Lörrach et Weil am Rhein sur le territoire suisse, etc. Il nous reste donc uniquement les éventuels bénéfices sociaux.

Je vous rappelle que ce projet ne repose que sur un seul pilier, et quel pilier! Il s'agit d'offrir aux gens de nouveaux espaces de convivialité, de modifier leurs habitudes dominicales, de changer les mentalités, comme on dit. Il s'agit de donner à la population l'occasion de vivre autrement, de faire le bonheur des gens! Mais faire le bonheur des gens en décidant à leur place ne correspond pas à une vision libérale de l'organisation sociale. J'aimerais vous rappeler, d'autre part, que de nombreuses initiatives allant dans le même sens ont déjà été refusées: l'initiative de Berthoud, déposée en 1975, qui demandait douze dimanches sans avions et sans voitures; l'initiative parlementaire Jaeger, déposée en 1976, qui proposait une interdiction de circuler huit dimanches par an, rejetée encore; l'initiative parlementaire Teuscher de 1996 demandant deux jours sans voitures par an et la motion du même auteur réclamant une jolie fête sur l'autoroute A1, le jour du Jeûne fédéral 2000.

A propos de jolie fête, comme le rappelle le Conseil fédéral dans son message, le projet actuel entend mettre à la libre disposition de la population les routes et places publiques. En substance, selon le Conseil fédéral, cela signifie que l'on pourrait se promener sur l'autoroute, y faire du roller ou du vélo. Alors, je me revois il y a quelques années avec mes quatre filles et je m'imagine allant m'amuser sur l'autoroute. Mais on y va comment sur l'autoroute de contournement de Genève, par exemple? Et on fait comment pour protéger les enfants contre les véhicules qui circulent tout de même, parce que les dérogations indispensables sont tellement nombreuses – je vous rappelle tout de même que 11 pour cent de la population travaille le dimanche – que la sécurité n'est qu'illusion?

Monsieur Neiryck, vous nous avez parlé de vies sauvées. Non, Monsieur Neiryck, malgré toute l'estime que j'ai pour vos arguments en général extrêmement bien fondés, je ne peux pas accepter celui-ci. C'est une fausse sécurité que vous nous faites miroiter, une illusion.

Je pourrais vous promener encore longtemps, c'est le cas de le dire, à travers la longue liste des inconvénients de cette initiative populaire. Mais en conclusion, je vous rappelle qu'elle ne favorise en rien le développement durable et qu'elle veut faire le bonheur des autres. Laissons chacun faire son bonheur comme il veut et, en l'occurrence, laissons aux villes, si elles le souhaitent, comme c'est le cas à l'heure actuelle, le privilège d'instaurer des journées sans voitures. Mais s'il vous plaît, pas au niveau national!

Non aux dimanches sans voitures, ni un par saison, ni deux par an, ni un par an, ni en hiver, ni en été! Lorsqu'une idée est mauvaise, il ne suffit pas de la diviser par deux ou par quatre pour la rendre bonne; elle reste toujours mauvaise.

Nous vous proposons donc de recommander au peuple et aux cantons le rejet de l'initiative des dimanches et de rejeter le contre-projet.

Helm Alex (C, SO): Im Namen der CVP-Fraktion bitte ich Sie, die Volksinitiative «für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit – ein Versuch für vier Jahre» zur Ablehnung zu empfehlen. Hingegen unterstützt eine Mehrheit unserer Fraktion den Gegenentwurf der Mehrheit der Kommission. Aus unserer Sicht hat der Gegenentwurf gegenüber der Initiative grosse Vorteile:

1. Wir haben nur einen Sonntag, an dem wir uns angeblich in der persönlichen Freiheit einschränken müssen; aber gerade dieses Argument scheint mir nicht sehr stichhaltig zu sein.

2. Der Bundesrat ist im Festlegen des autofreien Sonntages freier, besteht doch die Möglichkeit, dies zwischen dem 15. April und dem 15. Oktober zu tun.

3. Eine Verbesserung ist auch, dass wir die Autocars nebst anderen Fahrzeugen von dieser Regelung ausgenommen haben.

4. Die Strassen werden nicht einfach für Velofahrer und Fussgänger freigegeben, wie das die Volksinitiative vorgesehen hat. Das wäre wirklich sehr gefährlich gewesen.

5. Dieser autofreie Sonntag wird nicht in der Verfassung, sondern in einem Gesetz festgelegt. Eine Änderung für mehr oder weniger autofreie Sonntage könnte später einmal von uns beschlossen werden und bräuchte nicht zwangsläufig eine neue Volksabstimmung.

Was wir an der Sonntags-Initiative und am Gegenvorschlag gut finden, ist die Tatsache, dass wir in vier Jahren nochmals über die Vor- und Nachteile diskutieren können und erst dann einen definitiven Beschluss fassen. Selbstverständlich kann man diesen Beschluss auch wieder mit einem Referendum vor das Volk bringen. Es besteht ja auch die Chance oder die Tatsache – wir haben es heute gehört –, dass man bei der Annahme des Gegenvorschlages die Initiative zurückzieht. Ich glaube, Herr Theiler, man kann alles ins Gegenteil drehen: Wenn Sie heute sagen, der Rückzug sei das Schlechteste, dann verstehe ich das eigentlich überhaupt nicht mehr. Es ist ein Entgegenkommen der Initianten, dass wir nicht über diese Verfassungsinitiative abzustimmen haben und das nicht in der Verfassung festgeschrieben wird.

Aus der Sicht der CVP-Fraktion muss ein autofreier Sonntag nicht zwangsläufig negative Auswirkungen auf den Tourismus haben. Im Gegenteil – das kann durchaus sehr positiv sein. Es wird auch in diesem Fall auf die guten Ideen ankommen, die die Tourismusverantwortlichen haben. Ich bin überzeugt, dass man da sehr kreativ sein wird. Ein autofreier Sonntag kann dem Tourismus durchaus positive Impulse geben. Auch das Argument, dieser Sonntag richte sich gegen die ländlichen Gebiete, ist nicht ganz stichhaltig. Erstens ist der öffentliche Verkehr in unserem Land sehr gut ausgebaut, und zweitens fahren die Leute in den ländlichen Gebieten wirklich nicht jeden Sonntag fort; also wird man an diesem Sonntag bestimmt aufs Auto verzichten können.

Ein anderes Argument, das immer wieder gehört wird: Es sei schwierig, das Sonntagsfahrverbot z. B. im Ausland bekannt zu machen. Zufälligerweise hörte ich am Dienstagabend dieser Woche eine Radiomeldung, wonach man am nächsten Mittwoch, den 3. Oktober – das war also gestern –, in Basel keinen Schwerverkehr abfertigen werde, weil an diesem Mittwoch der Tag der Deutschen Einheit sei. Ich will damit sagen, dass man doch mit den heutigen Kommunikationsmitteln einen solchen Sonntag überall in Europa bekannt machen kann. Ich bin überzeugt, dass dieser Sonntag bald zur Gewohnheit wird und die Schweiz deshalb wirklich nicht untergehen wird. Es ist wirklich ein Minimum, was wir da verlangen.

Ein letztes Argument, das immer wieder gehört wird, lautet, man könne dies alles heute schon machen. Das stimmt so sicher nicht. Man kann zwar örtliche oder regionale autofreie Tage schaffen, aber flächendeckend, wie dies die Initianten möchten – und das ist wirklich ihr wichtigstes Argument –, kann man solche mit unseren Gesetzen im Moment noch nicht durchführen.

Ich bitte Sie im Namen der CVP-Fraktion, die Initiative zur Ablehnung zu empfehlen und den Gegenentwurf für einen

autofreien Sonntag anzunehmen. Sollte dieser autofreie Sonntag auf den Betttag festgelegt werden, so wird die CVP-Fraktion sicher nichts dagegen haben.

Aeschbacher Ruedi (E, ZH): Es gibt verschiedene Zugänge zur Idee autofreie Sonntage – z. B. jener der allgemeinen oder der persönlichen positiven Erfahrung. Ein grosser Teil der hier oder ausserhalb des Saals Anwesenden dürfte sich noch an die autofreien Sonntage vom Spätherbst 1973 erinnern. Während der Erdölkrise war es möglich, innert kürzester Zeit autofreie Sonntage in unserem Land einzuführen. Die Behörden haben es geschafft; die Polizei hat es geschafft; die Wirtschaft ist, obwohl es gleich drei aufeinander folgende Sonntage waren, nicht zugrunde gegangen. Die grosse Mehrheit der Bevölkerung hat der plötzlichen Autofreiheit überwiegend positive Seiten abgewinnen können. Lesen Sie das in den damaligen Zeitungen nach, wenn Sie es nicht glauben.

Diese überwiegend positiven Erfahrungen haben eine Gruppe von Studenten des Technikums Burgdorf motiviert, eine Volksinitiative für zwölf autofreie Sonntage pro Jahr zu lancieren. Die jungen Leute waren unpolitisch, auch nicht irgendeiner Ideologie verhaftet oder bestimmten Parteien zugehörig, sondern einfach – aus eigenem Erleben der autofreien Tage – von dieser Möglichkeit überzeugt. Sie brachten für ihre Burgdorfer Initiative, zum Erstaunen der etablierten politischen Parteien, relativ mühelos die Unterschriften zusammen und erreichten in der Volksabstimmung im Jahre 1978 immerhin rund ein Drittel Jastimmen.

Positive Erfahrungen konnten Sie aber auch in jüngster Zeit sammeln, z. B. mit den autofreien Sonntagen, die seit kurzem in Italien – man höre und staune: ausgerechnet bei den autobesessenen Italienern – und nun auch in Frankreich mit grossem Erfolg in immer mehr Städten eingeführt worden sind. Oder auch mit nur regionalen autofreien Zeiten, wie wir sie in der Schweiz nun schon zweimal am Murtensee erlebt haben und wie sie auch am Bodensee praktiziert werden.

Vom Spätherbst 1973 bis zu den heutigen Erfahrungen: Die autofreien Sonntage kommen bei der Bevölkerung sehr gut an; sie sind Ereignisse, von denen die Wirtschaft, die Umwelt, vor allem aber die Menschen profitieren.

Es gibt einen weiteren Zugang zu den autofreien Sonntagen, ein eher sozialetischer: Ist es denn so vermessen und abwegig, während einem einzigen oder allenfalls vier von 365 Tagen eine verhältnismässig bescheidene Einschränkung für den motorisierten Verkehr zu erlassen – wir sprechen nicht einmal von 24 Stunden, sondern nur von 15 Stunden –, wenn wir damit Hunderttausenden von Menschen in diesem Land wenigstens einmal im Jahr etwas weniger Lärm, Ruhe und ungefährdete Bewegungsfreiheit in ihrem nächsten Wohnumfeld verschaffen können? Ist nicht gerade der Sonntag der Tag, an dem man nach sechs anstrengenden Tagen eigentlich ruhen sollte? Ist dieser Tag nicht prädestiniert, damit wir wenigstens vier Mal oder allenfalls halt auch nur einmal pro Jahr etwas mehr Ruhe einkehren lassen, auch als Gegenwert zu Stress, Hetze und Nervosität des immer härteren Alltags- und Erwerbslebens? Auch die Initianten des heutigen Volksbegehrens kommen – wie die seinerzeitigen Studenten – aus Burgdorf, nicht aus einer Partei, aus einer bestimmten ideologischen Gruppierung. Sie handeln auch ohne Hintermänner, ohne wirtschaftliche Interessen im Hintergrund und ohne mächtige Geldgeber. Sie haben in der Kommission sehr zutreffend zu ihrer Initiative gesagt, diese sei eine kleine soziale Innovation, die aber nichts umstürze, was in diesem Land heilig und wichtig sei. Die Initiative kann aber im europäischen Umfeld eine viel beachtete Pioniertat darstellen, die unser Land verkehrspolitisch wieder an die Spitze bringen könnte – dorthin, wo wir auch schon einmal waren. Unser Land – mit seinem weitbesten öffentlichen Verkehr – hat ja auch die guten Voraussetzungen dafür, dass einmal oder viermal pro Jahr für einige Stunden die Mobilitätsbedürfnisse nicht auf der Strasse, sondern mit dem öffentlichen Verkehr abgewickelt werden.

Für autofreie Sonntage sprechen natürlich noch viele weitere Gründe. Hier noch drei:

1. Die Bevölkerung schätzt diese autofreien Tage; 75 Prozent der Personen oder mehr würden sie unterstützen.
2. Autofreie Tage sind eine grosse Chance für das Tourismusland Schweiz. Darüber wird dann noch mein Kollege Christian Waber etwas sagen.
3. Autofreie Sonntage sparen Menschenleben, Schwerverletzte, Verletzte und Sachschäden.

Ich möchte nun noch etwas näher auf die konkrete Initiative und den Gegenvorschlag eingehen. Die grosse Mehrheit meiner Fraktion findet einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit, also vier Sonntage pro Jahr, nicht überrissen oder unverhältnismässig. Wir können daher in grosser Mehrheit die Initiative zur Annahme empfehlen.

Die gesamte evangelische und unabhängige Fraktion wird aber auf jeden Fall geschlossen den Gegenvorschlag der Mehrheit der Kommission für einen autofreien Sonntag pro Jahr unterstützen. Besonders leicht sollte allen in diesem Saal ein Ja zum indirekten Gegenvorschlag der Mehrheit der Kommission aus folgenden zusätzlichen Gründen fallen: Der Gegenvorschlag will keine sofortige definitive Einführung, sondern einen Versuch, der über vier Jahre gehen soll. Was ist denn so schlecht daran, eine solche Möglichkeit einmal auszuprobieren? Man kann, wenn sie erfolgreich ist, damit weiterfahren; man kann den Versuch aber auch abbrechen. Der Gegenvorschlag greift auch nicht auf Verfassungsstufe ein, er belässt die Regelung auf Gesetzesstufe. Der Gegenvorschlag begnügt sich mit lediglich 15 autofreien Stunden an einem Sonntag pro Jahr – also nicht mehr zwölf bzw. vier autofreie Sonntage, sondern gemäss Gegenvorschlag noch eine «Autofreiheit» von 15 Stunden, und das einmal im Jahr! Ist das überrissen?

Ich möchte abschliessend noch ein paar Worte zu den engsten Befürchtungen oder Fehlinterpretationen sagen:

Zum bösesten aller bislang gehörten Einwände, wonach ein autofreier Sonntag pro Jahr «Terror» oder «Diktatur» für die Autofahrenden bedeute, Folgendes: Ich bitte zu bedenken, dass sich heute viele hunderttausend Personen 365 Tage und 365 Nächte im Jahr wehrlos den Abgasen und dem Lärm eines immer noch zunehmenden Autoverkehrs ausgesetzt sehen. Sie sind ihm ausgesetzt mit allen damit verbundenen Gesundheitsproblemen, mit den Problemen der Sicherheit, mit Problemen bezüglich des nicht mehr nutzbaren Wohnumfeldes sowie mit dem Problem der Verslumung der Wohnquartiere. Kann man da im Ernst von «Terror» und «Diktatur» sprechen, wenn für diese Menschen wenigstens einmal in 365 Tagen Erleichterung geschaffen wird?

Die «eingeschränkte Freiheit» ist ein weiteres Stichwort: Was soll dieser Einwand? Ist es nicht so, dass die vom Verkehr betroffenen Menschen nur die Unfreiheit des Lärms und der Abgase zu dulden haben und in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt sind? Sie sind das nicht nur während eines Tages, sondern während des ganzen Jahres. Den Autofahrenden, die während 15 Stunden ihr Auto nicht benützen können, steht ein guter öffentlicher Verkehr als Alternative zur Verfügung. Den Hunderttausenden von Menschen, die unter Lärm, Abgasen und Unsicherheit leiden, steht keine Alternative zur Verfügung. Nicht alle können in eine verkehrsberuhigte Sackgasse oder an den Zürichberg wegziehen.

Es ist gesagt worden, die Initiative und der Gegenvorschlag seien nicht EU-kompatibel. Es geht bei dieser Frage nur darum, ob die Massnahme diskriminierend oder nicht diskriminierend ist. Es werden alle gleich behandelt, Ausländer wie Schweizer, und deshalb ist die Massnahme durchaus EU-kompatibel.

Man könnte das heute schon machen, führt Herr Föhn als Einwand an. Dieser Einwand hält nicht stand, denn das geht nur regional. Was aber soll es nützen, wenn regional oder kantonal solche Tage durchgeführt werden? Einmal im Kanton Aargau, im Kanton Solothurn, im Kanton Bern oder im Kanton Zürich, was bringt das? Das bringt eine Unsicherheit, die dazu führt, dass man nicht mehr weiss, wo und wann man Auto fahren kann. Es bringt auch keine Bere-

chenbarkeit. Der Gegenvorschlag bringt Berechenbarkeit, er bringt auch die gute Möglichkeit, dass der Bundesrat den Tag festlegt. Aus unserer Sicht ist es vernünftig, den Betrag zu nehmen, aber vielleicht hat der Bundesrat in seiner unermesslichen Weisheit noch andere Überlegungen, die ihn dazu führen werden, dass es ein anderer Sonntag sein könnte.

Wichtig ist nur, dass diese Sonntage auf lange Frist festgelegt werden. Für alle, die irgendetwas an einem Sonntag unternehmen wollen, und für Organisatoren von Veranstaltungen ist es wichtig, dass diese autofreien Tage auf lange Zeit hinaus bekannt sind.

Ich bitte Sie zum Schluss, die Initiative zu unterstützen, und wenn Sie das nicht tun können, mindestens den Gegenentwurf der Mehrheit der Kommission mit einem deutlichen Mehr zu unterstützen; dies auch im Hinblick auf die Beratungen im Ständerat.

Teuscher Franziska (G, BE): Sonntagmorgen. Sie drehen sich noch einmal in Ihrem Bett um. Es ist ruhig, der Tag beginnt. Ein richtiger Sonntag. Diese Idylle mögen einige von Ihnen täglich erleben. Bei der Annahme der Sonntags-Initiative würde diese Idylle für alle Menschen in der Schweiz vier Mal pro Jahr Wirklichkeit. Viele Menschen leben an lärmigen Strassen, auf denen auch am Sonntag der Verkehr vorbeibraust. Sie alle, die an ruhigen Orten wohnen und schlafen, wissen, welcher Genuss es ist, eine tatsächlich ruhige Nacht zu verbringen. Ich kann mir nicht vorstellen, dass Sie dieses Gefühl der Ruhe jemandem nicht gönnen möchten. Sie alle können ganz einfach helfen, diese Ruhe für alle zur Realität werden zu lassen, indem Sie nämlich heute Ja zur Sonntags-Initiative sagen. Wir Grünen stehen voll und ganz hinter dieser Initiative.

Die Sonntags-Initiative hat weniger mit Ökologie als mit Lebensqualität zu tun. Die Bevölkerung bekommt damit die Gelegenheit, Strassen und Plätze einmal anders zu nutzen. Fussgänger und Fussgängerinnen, Skater und Skaterinnen sowie Velofahrer und Velofahrerinnen, alle könnten die befreiten Strassenräume gefahrlos benutzen. Autofreie Sonntage haben auch in der Schweiz ein grosses Potenzial. Das zeigen z. B. die Publikumserfolge des «Slow up», der dieses Jahr schon zum zweiten Mal rund um den Murtensee durchgeführt wurde, das zeigen aber auch die Meinungsumfragen: Vier von fünf Schweizerinnen und Schweizern würden klar auf die Karte autofreie Sonntage setzen.

Wenn immer gejammert wird, der Wirtschaftsstandort Schweiz könne sich keine autofreien Sonntage leisten, dann zeugt dies von der Borniertheit unserer Wirtschaft. Gerade die Tourismusbranche sollte ein vitales Interesse an einer Vitaminspritze durch die autofreien Sonntage haben. Denn das Eventmarketing ist heute gefragt. Diese Strategie war es auch, die einige deutsche Tourismusregionen mit langer Tradition verführt hat. Diese Regionen standen nämlich gerade wegen ihrer langen Tradition im Ruf, ein wenig altbekannt und verstaubt zu sein. Sie wagten den Sprung ins kalte Wasser und hatten damit Erfolg. Die autofreien Erlebnistage wurden für die Tourismusregionen zum Kassenschlager.

Sie sind immer noch nicht überzeugt, dass die Sonntags-Initiative eine gute Sache ist? Keine Angst: An 48 Sonntagen könnten Sie weiterhin getrost ins Auto sitzen, in die Berge fahren, für die Fahrt zum Fussballmatch ins Auto steigen oder auf ihren eigenen vier Rädern unterwegs sein zu ihren Verwandten. An vier Sonntagen aber könnten Sie ein anderes Lebensgefühl entwickeln: Statt wie immer am Sonntag mit dem Auto ins Grüne zu fahren, würden Sie auf Ihren Rollerblades Quartiere Ihrer Stadt entdecken, die Sie noch nie gesehen haben, obschon Sie schon vierzig Jahre dort leben. Sie würden merken, dass Velofahren draussen viel mehr Spass macht, als sich im Fitnesszentrum qualvoll abzustampeln. Sie würden entdecken, dass der Familienwagen der SBB die ganze Familie bequem und vor allem stressfrei zu den Grosseltern bringt.

Sie haben mittlerweile ein bisschen Sympathie für die Idee autofreie Sonntage entwickelt, sind aber immer noch nicht

ganz überzeugt davon? Auch dies macht nichts, denn die Sonntags-Initiative ist als Versuch konzipiert. Die vier autofreien Sonntage pro Jahr würden nur für vier Jahre eingeführt – nur auf Probe. An insgesamt 16 Sonntagen blieben die Autos stehen, an 192 Sonntagen hätten Sie weiterhin freie Fahrt. Nach vier Jahren hätte die Bevölkerung das letzte Wort. Volk und Stände würden dann nämlich entscheiden, ob die vier autofreien Sonntage definitiv eingeführt würden.

Wir sollten die Chance des Experiments von vier ruhigen, autofreien Sonntagen nicht verpassen. Daher stehen wir Grünen ganz zur Sonntags-Initiative.

Noch kurz zum Gegenentwurf der Mehrheit der Kommission: Ich persönlich und wir Grünen können nicht in den Lobgesang meines Vorredners einstimmen. Der Gegenentwurf der Mehrheit der Kommission pervertiert die Idee der autofreien Sonntage. In den Siebzigerjahren wagte man es noch, einen autofreien Sonntag für jeden Monat zu verlangen. Die Sonntags-Initiative nimmt die Idee als Symbol auf und verlangt einen autofreien Sonntag in jeder Jahreszeit. Ich verlangte mit meiner Parlamentarischen Initiative zwei autofreie Sonntage, und die Kommission des Ständerates nahm diese Idee auf. Und jetzt liegt uns als Gegenvorschlag nur noch ein autofreier Sonntag vor! Und auch dieser ist nicht ganz autofrei: Neben dem öffentlichen Verkehr sollen auch berufsmässige Fahrten mit Gesellschaftswagen möglich sein, und der Bundesrat kann weitere Ausnahmen bestimmen. Zudem muss der autofreie Sonntag in der Zeit vom 15. April bis zum 15. Oktober stattfinden, und er gilt nur von 5 Uhr morgens bis 22 Uhr abends.

Umgesetzt wird diese Bestimmung wohl etwa so aussehen: Der autofreie Sonntag fällt in die Sommerferien, denn dann ist die Hälfte der Schweizer Bevölkerung sowieso im Ausland. Der Bundesrat wird den Bewohnern und Bewohnerinnen der Randregionen eine Ausnahmebewilligung erteilen. Auch die Weekendhausbesitzer brauchen nicht auf ihr Auto zu verzichten, denn sie fahren im Sommer ja sowieso erst nach 22 Uhr nach Hause. Die Carunternehmer haben Hochkonjunktur. Was uns bei diesem Gegenvorschlag bleiben wird, ist ein autofreier Tag in den Städten – und da ist uns das autoverrückte Italien bereits weit voraus. Aber wenn es den Skeptikern der autofreien Sonntage hilft, diese Idee wenigstens einmal auszuprobieren, dann wollen wir Grünen ihnen das nicht vermissen. Deshalb sagen wir auch zum Gegenentwurf lustlos Ja.

Hegetschweller Rolf (R, ZH): Im Namen der FDP-Fraktion bitte ich Sie, die Initiative zur Ablehnung zu empfehlen und auf den Gegenentwurf nicht einzutreten oder ihm auch nicht zuzustimmen.

Das Anliegen ist ja weder neu noch originell. Die verlangten Massnahmen nützen weder der Umwelt, noch bieten sie Anreize zum richtigen und nachhaltigen Verhalten. Bestenfalls könnte man es ein sympathisches Anliegen nennen, aber wie oft in solchen Fällen wird über das Ziel hinausgeschossen. Seit den Fahrverbotssonntagen aufgrund der Erdölkrise 1973 wurde die Forderung nach autofreien Sonntagen immer wieder erhoben. Alle diese Forderungen sind jedoch vom Bundesrat, vom Parlament und vom Volk abgelehnt worden. So positiv, wie es die Initianten und Kollege Aeschbacher darstellen, waren die Erfahrungen offenbar doch nicht. In einer jüngsten Vernehmlassung haben sich auch die Kantone klar gegen solche Massnahmen ausgesprochen. Ein schweizerisches Sonntagsfahrverbot gab es tatsächlich, bis 1920. Dann liessen es die meisten Kantone fallen. Die Gründe für die damaligen Sonntagsfahrverbote waren natürlich ganz andere als heute. Nicht kollektive Erlebnistage waren damals angesagt, sondern die Einhaltung der Sonntagsruhe.

Das kreide ich der Initiative auch hauptsächlich an: Nicht Ruhe, Erholung, Kreativität oder Entspannung sind gefragt, sondern kollektive «Chilbi», möglichst auf allen Strassen und Plätzen. Braucht es diese verordnete Autofreiheit wirklich, um herauszufinden, was alles auch ohne Auto mach-

und erlebbar ist? Ich zweifle daran. Ich habe auch grundsätzlich etwas gegen öffentlich verordnete Verhaltensregeln und im Gegensatz zu öffentlich animierte Betriebsamkeit.

Auch der Bundesrat findet für seine klar ablehnende Haltung kaum neue Argumente. Es sind hauptsächlich ja die folgenden: Es besteht kaum Aussicht, die Lebensqualität durch staatlich verordnete Erlebnistage zu steigern. Für viele werden sie sogar ein Ärgernis sein. Es werden keine Anreize zu richtigem Verhalten ausgelöst, in Randregionen und Agglomerationen entstehen unterschiedliche, zum Teil sogar diskriminierende Auswirkungen. Für den Tourismus und das Gastgewerbe sind zum Teil beträchtliche negative Auswirkungen zu erwarten. Wegen der zahlreichen Ausnahmen ist das Ganze auch alles andere als so gefahrlos, wie es dargestellt wird. Mit Sicherheit sind sehr grosse Probleme mit ausländischen Touristen und mit dem Transitverkehr zu erwarten.

Praktisch alles, was die Initiative verlangt, ist schon heute ohne Verfassungs- oder Gesetzesänderung möglich, wie jüngste Beispiele in Zürich, am Murtensee und an anderen Orten auch gezeigt haben. Der einzige Unterschied ist, dass Fahrverbote nicht gleichzeitig, schweizweit möglich sind. Dafür fallen aber auch fast alle negativen Begleiterscheinungen der Initiative oder des Gegenvorschlages weg.

Die grundsätzlichen Bedenken und alle Nachteile der Initiative bestehen natürlich auch bei nur einem autofreien Sonntag. Dazu kommt, dass bei Zustimmung zum Gegenvorschlag die Initiative – wie wir sehen – ja zurückgezogen würde. Somit fände keine Volksabstimmung mehr statt. Das Anliegen würde also über diese Hintertür am Volk vorbei eingeführt, vermutlich sogar gegen seinen Willen, weil es ja immerhin ähnliche Anliegen schon zweimal abgelehnt hat.

Ich bitte Sie deshalb im Namen der FDP-Fraktion, in Übereinstimmung mit dem Bundesrat und dem Ständerat, die Initiative zur Ablehnung zu empfehlen und auf den Gegenvorschlag nicht einzutreten.

Fehr Jacqueline (S, ZH): Die SP-Fraktion unterstützt die Sonntags-Initiative, aber sie unterstützt noch viel entschiedener den indirekten Gegenvorschlag. Wir sind überzeugt, dass uns dabei auch die grosse Mehrheit der Bevölkerung folgt. Alle Erfahrungen, die in den letzten Jahren mit autofreien Tagen gemacht wurden, insbesondere im sehr automobilen Italien, zeigen dies – sie zeigen, dass solche Oasen im Alltag als wahrer Gewinn für die Lebensqualität empfunden werden.

Mit zwei Hauptargumenten versuchen die Gegnerinnen und Gegner, die Idee der Initiative schlecht zu machen oder zu bekämpfen: mit dem Argument der Freiheit und mit dem Argument, die Initiative schade der Wirtschaft, insbesondere der Tourismusbranche.

Zur Freiheit: Banal, aber wahr ist die Erkenntnis, dass die Freiheit des einen dort aufhört, wo die Freiheit des anderen beginnt. Es gibt kein Freiheitsrecht auf den automobilen Sonntagsausflug, und schon gar nicht ist diese Art von Freiheit einer anderen Art von Freiheit übergeordnet, jener Freiheit nämlich, die durch den Autoverkehr eingeschränkt wird. Ein autofreier Sonntag ist für sehr viele Menschen ein grosses Stück zusätzliche Freiheit, ein Tag, an dem der Lärm, der Gestank und die Hektik aus unserem Alltag verschwinden, ein Tag, an dem jene Leute Platz gewinnen, welche sich sonst immer den Autos und deren Bedürfnissen unterordnen müssen.

Zum anderen Argument, die Initiative sei wirtschaftsfeindlich: Mit diesem Argument habe ich mich insbesondere in den letzten Tagen intensiv auseinandergesetzt, und ich komme heute zu einem ironisch gemeinten, aber bitteren Schluss. Wenn es die Topshots des Finanzplatzes Schweiz für wirtschaftlich vertretbar und verkraftbar halten, die Flugzeuge einen oder gar mehrere Tage am Boden zu lassen und damit den flugzeugfreien Tag einzuführen, dann können wir es wohl auch wagen, autofreie Tage einzuführen: am Dienstag keine Flugzeuge, am Sonntag keine Autos. Nein, ohne diese bittere Ironie – das Argument, diese Initiative sei

wirtschaftsfeindlich, ist seit letztem Dienstag völlig überholt und wirkt wie viele der stets ernsthaft vorgetragenen Wirtschaftsglaubenssätze heute eher schal.

Aber auch das meist ebenso ernsthaft vorgetragene Argument, diese Initiative belaste unsere Beziehung zu unseren europäischen Nachbarn, tönt nach den Erfahrungen dieser Woche eher nach einem sarkastischen Witz als nach einem ernst zu nehmenden Argument. Ihre Sorge um die EU-Verträglichkeit ist geradezu rührend; Herr Theiler geht sogar so weit, dass er die EU fragen will, ob wir diesen autofreien Sonntag durchführen möchten. Ich kann Sie beruhigen, eine solch unterwürfige Haltung ist im Umgang mit der EU nicht erforderlich. Wir sind in der Festsetzung unseres autofreien Sonntags frei, wesentlich freier als in der Festsetzung des flugzeugfreien Dienstags. Das Prinzip der Nichtdiskriminierung besagt, dass alle hier im Lande gleich behandelt werden sollen, und es hat damit keine Einschränkungen bezüglich autofreier Sonntage zur Folge.

Natürlich werden an einem autofreien Sonntag Autobahnrestaurants Einnahmeneinbussen haben; natürlich werden Ausflugsziele, welche nur schlecht oder gar nicht mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sind, ebenfalls Einnahmeneinbussen haben. Aber daraus abzuleiten, dass der Tourismus als Ganzes leiden würde, Herr Theiler, ist eine klassische Fehleinschätzung. Nicht zuletzt setzen immer mehr Tourismusgebiete genau auf solche Strategien, wie sie diese Initiative vorschlägt: mehr Ruhe, mehr Naturnähe, mehr Langsamkeit.

Im Namen der SP-Fraktion bitte ich Sie deshalb, die Initiative zur Annahme zu empfehlen und insbesondere dem Gegenvorschlag zuzustimmen.

Föhn Peter (V, SZ): Nach nochmaliger und eingehender Konsultation verschiedenster Veranstaltungskalender werde ich mich betreffend Eintreten auf den Gegenvorschlag der Stimme enthalten. Viele Autofahrer wären gezwungen – oder besser gesagt: sie würden ermahnt werden –, andere Register zu ziehen als gewöhnlich und diesen Sonntag als Erlebnistag oder zumindest als ruhigeren Tag für sich und eventuell eine ganze Familie oder Umgebung neu oder gar ideenreicher zu gestalten. Sogar die Wirtschaft, insbesondere der Tourismus, könnte meiner Meinung nach neue Destinationen anpöhlen, was auch als Chance gedacht sein könnte. Es ist doch schon oft vorgekommen, dass man jemanden sanft zum Glück zwingen musste. Also könnte ich – nebst den vorhin aufgeführten Negativseiten und Einschränkungen – einem autofreien Sonntag, als mehrfacher Familienvater, auch positive Seiten und meine Sympathie abgewinnen. Aber nur dann – das betone ich –, wenn dieser autofreie Sonntag am Eidgenössischen Dank-, Buss- und Betttag durchgeführt und dies entsprechend meinem Antrag ins Gesetz aufgenommen wird. Irgendeinem autofreien Sonntag zwischen Frühling und Herbst kann ich nie zustimmen – deshalb meine Enthaltung beim Gegenvorschlag. Ich darf Ihnen versichern: In meiner Familie wird sonntags das Auto grösstenteils nur für Besuche von Sport- und Kulturanlässen gebraucht; sonst bleibt das Auto in der Box. Mein Antrag sieht vor, den autofreien Sonntag terminlich festzunageln, und zwar am Eidgenössischen Dank-, Buss- und Betttag; das ist die einzige Abweichung vom indirekten Gegenvorschlag, d. h. vom Antrag der Mehrheit.

Schauen Sie sich den Veranstaltungskalender eines jeden Sonntags in der im Gegenvorschlag vorgesehenen Sommerzeit in Ihrer Region an; ich habe dies über Wochen hinweg getan. Sie werden zur gleichen Einsicht wie ich kommen: In jeder Region gibt es an allen Sonntagen Dutzende, ja Hunderte von Anlässen, welche nicht einfach abgesagt oder auf einen anderen Sonntag oder einen Wochentag verlegt werden können. Denken Sie nur an die sportlichen und kulturellen Anlässe! An jedem Sonntag hat es kleinere und grössere Veranstaltungen, die auf Jahre hinaus angesagt sind und nicht verschoben werden können, denn das Jahr hat für unsere Veranstalter zu wenig Sonntage oder zu wenig Wochenenden. Fragen Sie einmal die Veranstalter.

Diese Organisatoren werden zu Recht Sturm laufen. Nach intensiver Konsultation der Veranstaltungskalender in den verschiedensten Regionen stelle ich fest: Es wird nur der Bortag einigermaßen akzeptiert werden. Ich habe verschiedenste Gespräche geführt. Den Initianten ist es wichtig, dass ein Sonntag autofrei ist, egal welcher. Also wäre auch der Bortag genehm. Ich erwähne nur einmal die Sportveranstaltungen, die in der Frühlings-, Sommer- und Herbstzeit durchgeführt und mit viel Liebe organisiert werden, und zwar grossmehrfach an Sonntagen. Denken Sie nur an die im Kalender eng terminierten Badminton-, Basketball-, Eishockey-, Fussball-, Handball-, Unihockeyspiele! Denken Sie an die ebenfalls eng terminierten Velorennen, Turnfeste, Schwingfeste, an die Schlessportanlässe nebst dem Obligatorischen, an die Reitturniere, Schachmeisterschaften, Mountainbike-Rennen, Leichtathletikanlässe und insbesondere an die Volks- und Bergläufe mit sehr grosser Beteiligung. Oder denken Sie an die vielen Trendsportarten, in denen unsere Jugend eine sinnvolle Beschäftigung findet. Neben den im Veranstaltungskalender aufgeführten Sportanlässen dürfen wir unsere Jugendlichen, zum Glück, zu den nirgends öffentlich publizierten Trainings führen – meist auch an Sonntagen, aber nie oder selten am Bortag. Die vorhin aufgeführten Veranstaltungen werden über alle Kategorien und Ligen, vom jüngsten Nibirps bis zum Veteranen, angeboten und durchgeführt. Nebenbei erinnere ich an die – zusammengezählt – überaus grossen Zuschauerzahlen an diesen Veranstaltungen.

Gemäss verschiedenster Gespräche ist es wegen der Infrastrukturen absolut nicht möglich, alle Veranstaltungen von einem Wochenende auf den Samstag vorzuverlegen. Laut ersten Abklärungen ist es auch an einem gewöhnlichen Sonntag nicht möglich, den dafür notwendigen Transport mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder Carunternehmen zu bewältigen.

Schauen Sie nun den Veranstaltungskalender vom Bortag an! Ausser dem bekannten Comptoir Suisse – aber auch dieser verursacht weniger Verkehr als die oben aufgeführten Veranstaltungen – sind sehr wenige Veranstaltungen am Bortag angesetzt. Einzig da wäre ein autofreier Sonntag verkraftbar. Wenn schon ein autofreier Sonntag eingeführt werden soll, machen wir Nägel mit Köpfen und bestimmen den Tag bzw. den Sonntag!

Für mich und viele Bürgerinnen und Bürger gibt es demzufolge nur den Bortag als autofreien Sonntag.

Loepfe Arthur (C, AI): Eine gesunde Umwelt ist uns allen ein grosses Anliegen. Wir sind somit alle etwas grün, aber nicht nur. Es gibt noch andere Anliegen, die man ebenfalls zu berücksichtigen hat.

In Land- und Bergregionen ist die Bevölkerung auch am Sonntag auf den individuellen Verkehr angewiesen: z. B. für Kirchenbesuche, für familiäre Kontakte, für gesellschaftliche, kulturelle und sportliche Anlässe. Mit anderen Worten: Auf dem Land ist man auch am Sonntag auf das Auto angewiesen. In einer Agglomeration mit einem dichten Netz des öffentlichen Verkehrs kann man wesentlich leichter auf das Automobil verzichten. Ich bin der Meinung, dass man Sonntagsfahrverbote den Städten überlassen soll; dort macht das tatsächlich Sinn.

Land- und Bergregionen sind oft auch Tourismusregionen. Der Tourismus ist dort mit einem grossen Teil der Arbeitsplätze oft der wichtigste Wirtschaftszweig. Sonntagsfahrverbote legen für diese Tage z. B. Gastbetriebe an Ausflugsorten und Luftseilbahnen weitgehend still. Die Einnahmehausfälle im Tourismus und im Gastgewerbe wären vor allem an wetterschönen Sonntagen enorm. Frau Hollenstein, schöne Sonntage sind im Appenzellerland die tourismusstärksten Tage. Wir sind auf den Ausflugs-tourismus angewiesen. Frau Fehr Jacqueline, die Manager der Grossbanken sind nicht «die Wirtschaft» der Schweiz. Die Schweizer Wirtschaft besteht zu über 90 Prozent aus kleinen und mittleren Unternehmen; dazu gehöre auch ich. Wir haben uns alle über diese Vorkommnisse genauso geärgert wie irgendjemand.

Der Informations- und Organisationsaufwand für die Durchführung autofreier Sonntage ist sehr gross – man denke z. B. an die zu erwartenden Verkehrsprobleme an den Landesgrenzen –, und alle ausländischen Gäste müssten informiert werden. Wenn schon autofreie Sonntage, dann müsste man diese europaweit koordinieren.

Sonntagsfahrverbote weisen ein Missverhältnis zwischen Aufwand und Ertrag auf. Sie sind höchstens ein symbolischer Beitrag an die Umwelt und haben keine Nachhaltigkeit. Ich bin der Meinung, Sonntagsfahrverbote sollen freiwillig durchgeführt werden; da sind sie zu empfehlen, z. B. in Städten, wie das auch im Ausland passiert.

Ich bitte Sie, die Sonntags-Initiative zur Ablehnung zu empfehlen und den Gegenentwurf abzulehnen.

Vollmer Peter (S, BE): Verschiedene Sprecher haben den Tourismus beschworen und aufgrund dieser tourismuspolitischen Überlegungen der Idee der autofreien Sonntage eine radikale Absage erteilt. Ich gehe jetzt davon aus, dass wir real eigentlich nur noch über den Gegenvorschlag zu diskutieren haben, über den einen autofreien Sonntag. Wir haben gehört, dass die Initianten bereit sind, ihre Initiative zurückzuziehen, sofern dieser Gegenvorschlag in der Form dieser Gesetzesanpassung möglich wird. Ich muss Ihnen auch gestehen, nicht zuletzt in meiner Funktion als Direktor von Seilbahnen Schweiz, dass ich erstaunt bin, wie locker man auch vonseiten der Initianten mit dem Argument der touristischen Probleme umgeht. Der Tourismus ist eine Branche, in der wir aus verschiedenen anderen Gründen mit grossen Problemen konfrontiert sind. Ich würde davor warnen, allzu locker zu sagen: Da kann man jetzt noch einiges wegstecken, dafür haben einige Spass – machen wir ein paar Erlebnistage. Trotzdem meine ich, dass wir auch diesen einen Sonntag durchaus als Chance einer neuen touristischen Profilierung verstehen können.

Wenn wir uns nämlich Rechenschaft darüber ablegen, was denn eigentlich die Chance und das Besondere des schweizerischen Tourismus darstellen, stellen wir immer wieder fest, dass es nicht nur einfach die schönen Berge und die schöne Landschaft sind. Schöne Berge und schöne Landschaften gibt es auch anderswo auf unserem Erdball. Vielmehr besteht eine der ganz besonderen Eigenschaften und spezifischen Qualitäten unseres Tourismus darin, dass wir in unserem Land die Chance haben, diese Landschaft auch zu begehen, zu befahren und zu erleben. Wir können das in einer Kulturlandschaft tun, die intakt ist und die wir so geniessen können. Zu dieser intakten Kulturlandschaft gehört gerade auch – das ist eines der spezifischen Merkmale des Ergebnisses von Befragungen, weshalb vor allem unser Tourismus derart attraktiv ist –, dass dort wegen der intakten Kulturlandschaft eben auch die Ruhe als Kontrast zu unserem immer hektischer werdenden Alltag zu finden ist.

Ich meine, dass es unter diesem Aspekt durchaus eine Chance wäre, an einem derartigen Tag von mehr Ruhe und auch von mehr Zuwendung zu den Schönheiten unseres Landes – nach dem Beispiel des Antrages Föhn beispielsweise am Bortag – auch eine Aktion der gesamten touristischen Branche zu lancieren. Wir könnten dann auch eine Aktion für den öffentlichen Verkehr und die Bergbahnen lancieren, damit die Leute an diesem Tag diese Möglichkeit neu erleben, sie quasi mit diesen Möglichkeiten konfrontiert werden. Wir hätten damit durchaus auch eine Chance, hier unseren Tourismus und damit auch dessen Wertschöpfung ~~durchaus positiv zu beeinflussen. Verstehen wir diese Möglichkeit als Chance, und sehen wir nicht überall nur immer die Gefahren und die Probleme. Probleme haben wir genug. Wir brauchen neue Felder, in denen wir Chancen entwickeln können. Ich meine, ein solcher Sonntag könnte eine Chance sein, wenn wir ihn positiv und richtig angehen, gerade auch für den Tourismus. Es könnte eine Chance sein, an einem solchen Tag einen derartigen Versuch zu starten – und ein Versuch ist es ja.~~

Wir müssen dann auch frei sein, die Resultate völlig ohne Scheuklappen zu beurteilen, die notwendigen Schlüsse dar-

aus zu ziehen und dann vielleicht diesen Tag auch wieder abzuschaffen oder anders zu konzipieren. Unter diesen Voraussetzungen, meine ich, ist es nicht ganz fair und nicht ganz korrekt, wenn man jetzt einfach nur mit dem Argument der Randregionen und des Tourismus eine Möglichkeit, eine solche Chance, eine neue Situierung eines solchen Tourismustages – ich würde ihn dann als Tourismustag deklarieren, als Tag der Bergbahnen und des öffentlichen Verkehrs – abwürgen will.

In diesem Sinn bitte ich Sie, dem Gegenentwurf zuzustimmen.

Trlponex Pierre (R, BE): Es ist eben nicht einfach ein Versuch, Herr Vollmer, und es ist nicht der erste Versuch, sondern es ist der dritte Versuch. Die Sonntags-Initiative ist nämlich der dritte Versuch bekennender Gegner des Individualverkehrs, den Automobilisten die Räder an ihren Wagen zu blockieren. Zweimal wurden diese Verkehrsverhinderungs-Fundamentalisten mit einer unmissverständlichen Kanterniederlage an der Urne vom Volk nach Hause geschickt. Das war bei der Tempo-30-Initiative so; es war genauso bei der Verkehrshalbwertungs-Initiative – gleicher Schock für die Initianten. Daran sollten Sie auch denken, wenn Sie nun über die Sonntags-Initiative und den indirekten Gegenvorschlag der Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen befinden.

Um es gleich vorwegzunehmen: Die Initiative und der Gegenvorschlag unterscheiden sich für mich allein durch den Faktor vier und sonst durch gar nichts. Sie haben also die Wahl, sich entweder einmal oder vier Mal selber in die Finger zu schneiden oder heute mit einem zweifachen Nein ein klares Zeichen zu setzen.

Die Initianten wollen uns als Verfassungsauftrag «Erlebnistage für die Bevölkerung» verpassen. Ich wage es, die Lauterkeit dieser Begründung infrage zu stellen. Für mich geht es hier einzig und allein um eine mehr oder weniger geschickt verpackte Attacke gegen die Automobilität und um einen untauglichen Versuch, quasi durch die Hintertür den Individualverkehr zu schikanieren, zu beschränken und zu verbieten. Wenn ich mir die Köpfe angesehen habe, die heute hier am Pult waren, und die Sprache höre, die sie gesprochen haben, dann sehe ich, dass es die gleichen Personen und die gleichen Töne sind, wie wir sie bei früheren idyllischen «Schmetterlings-Initiativen» schon gehört haben. Der Bundesrat und im März auch der Ständerat haben demonstriert, dass sie das Volk ernst nehmen. Sie haben nach den Ergebnissen an der Urne von «Umverkehr» und «Tempo 30» mit politischem Augenmass die Sonntags-Initiative ohne Gegenvorschlag abgelehnt.

Wir sollten das Gleiche tun. Die Sonntags-Initiative und der Gegenvorschlag der Kommissionsmehrheit sind freiheitsfeindlich. Sie stellen einen ungerechtfertigten und einen provozierenden Eingriff in die persönlichen Freiheiten und eine unzulässige Beschneidung des Rechtes auf freie Verkehrsmittelwahl dar.

Sonntagsfahrverbote üben keinen positiven Einfluss auf die Umwelt aus – im Gegenteil: Vor, während und nach den Verbotsstagen würde es an den Grenzen zu massiven Staus mit allen negativen und umweltbelastenden Auswirkungen kommen. Sonntagsfahrverbote – und das muss hier nochmals deutlich gesagt werden – verletzen völkerrechtliche Verpflichtungen. Das Landverkehrsabkommen mit der EU müsste zumindest überprüft werden, und es müssten wahrscheinlich Ausnahmeregelungen ausgehandelt werden.

Tourismus – und jetzt komme ich zu dem Punkt, der mich als Gewerbler am meisten bewegt, nämlich die Wirtschaft –, Gastronomie, aber auch die Anbieter kultureller oder sportlicher Anlässe würden klare wirtschaftliche Schäden erleiden. Zehntausende sind heute auch sonntags auf das Fahrzeug angewiesen. Sie müssten entweder zuhause bleiben, oder sie müssten versuchen, eine Sonderbewilligung zu erhalten – was natürlich mit grossem bürokratischem Aufwand verbunden wäre. Sonntagsfahrverbote sind unverhältnismässig, und sie sind diskriminierend. Die Fahrverbote wäh-

rend des Zweiten Weltkrieges, während der Suezkrise von 1956 oder während der Erdölkrise 1973 – sie sind hier mehrmals erwähnt worden – beruhten alle auf Notrecht. Fahrverbote in Notlagen können selbstverständlich opportunistisch sein. In Zeiten des relativen Friedens und unseres normalen wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Lebens hingegen liegen Fahrverbote quer in der Landschaft – es sind Zwangsmassnahmen. Deren Wirkungen stehen in einem besonders krassen Missverhältnis zu unserer freiheitlichen Lebensauffassung.

Damit auch das nicht vergessen ist – es schleckt keine Geiss weg: Fahrverbote am Sonntag benachteiligen die peripheren Regionen unseres Landes. Ich bin fest davon überzeugt, dass diejenigen Leute, die in den Randregionen wohnen, staatlich aufgezwungene motorfahrzeugfreie Sonntage nicht als Erlebnis, sondern als Diskriminierung der besonderen Art empfinden würden.

Ich bitte Sie, der Sonntags-Initiative ein klares Nein entgegenzusetzen. Abzulehnen ist aber auch der Gegenentwurf der Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen. Mit diesem Gegenentwurf soll offenbar in letzter Minute versucht werden, vor lauter Angst vor dem Volk, quasi hinter dem Volk, also ohne Volksabstimmung, einen autofreien Sonntag durchzumogeln. Das wird nicht gelingen.

Wirz-von Planta Christine (L, BS): Sie sind doch sicher mit mir einverstanden, wenn ich behaupte, dass wir alle ein Recht auf ruhige Sonntage haben und zudem ein Recht, unsere Sonntage so zu gestalten, wie wir es wollen, wie es uns am besten zusagt. In dieses Bild passt ein staatlich diktiert Sonntagsverhalten überhaupt nicht – und nicht nur das: Es wäre eine Einmischung in unsere persönliche Freiheit, und dies ohne wirklich stichhaltige Gründe.

Ich habe aufmerksam zugehört. Das Sonntagsfahrverbot soll kein Verbot sein. Was ist es dann? Natürlich ist es ein Verbot. Weiter soll das Verbot zur Volksgesundheit beitragen. Einverstanden, Spaziergänge sind gesund, aber sie machen bestimmt nicht gesünder, wenn sie an bestimmten Sonntagen ausgeführt werden und erst noch staatlich verordnet sind.

Zudem wird das Verbot ein Verbot sein, das von Ausnahmen geprägt wird. Sie haben es gehört: Der öffentliche Verkehr, Sanität, Feuerwehr, Busfahrten usw. sollen nicht ausgeschlossen werden. Auch der Verkehr aus dem Ausland kann nicht ohne weiteres ausgeschlossen werden. Auch das spricht also gegen die Initiative. Es spricht alles dagegen, ein Verbot zu haben, das von Ausnahmen geprägt wird, ein Argument, das bis jetzt noch nicht erwähnt wurde.

Die Absichten der Initianten sind eigentlich begrüssenswert. Die Förderung der Volksgesundheit ist ein gutes Anliegen und die Absicht, alternative Fortbewegungsarten zu testen, ebenfalls. Aber die Initiative ist mit Sicherheit das falsche Mittel für einen an und für sich guten Zweck. Ich muss einfach sagen: Ich persönlich brauche ganz bestimmt kein Sonntagsfahrverbot, damit ich echte Lebensfreude erleben kann.

Herr Heim hat in seinen Ausführungen mit Recht gesagt, dass die Kantone immer wieder Ausnahmen bewilligen: autofreie Abende, autofreie Tage sogar, in der Innenstadt z. B. bei speziellen Festivitäten und Gelegenheiten. Das ist an der Tagesordnung. Warum genügt dies nicht? Wir haben die Mittel, auf diesem Weg weiterzumachen. Ich finde das einen guten Weg. Es geht doch nicht darum, dass die Verkehrsteilnehmenden gegeneinander ausgespielt werden, und das ist eine Gefahr, die diese Initiative ganz sicher in sich birgt.

Frau Teuscher möchte ich noch mitgeben, dass nicht alle Autofahrenden jeden Sonntag Auto fahren, wie Sie es vermuten; aber man möchte eben das Verkehrsmittel, das man benützt, dann benützen, wenn man es benützen muss oder benützen will. Ich glaube, die gegenseitige Akzeptanz aller Fortbewegungsmittel und der vernünftige Umgang mit allen Verkehrsmitteln sind die echte Alternative zur Initiative und auch zum indirekten Gegenentwurf.

Wiederkehr Roland (E, ZH): Ich bin einigermassen erstaunt, dass bisher niemand erwähnt hat, wie viele Tote und Schwerverletzte durch diese Volksinitiative auf unseren Strassen «eingespart» werden könnten. Der Einzige, der das angesprochen hat, war Herr Triponez. Er hat gesagt, wir würden uns in den eigenen Finger schneiden, wenn wir auch nur einen Sonntag ohne Auto erleben würden.

Ich möchte Ihnen aufzeigen, dass jeden Sonntag auf unseren Strassen im Durchschnitt siebzehn Menschen schwer verletzt werden. An jedem schönen Sonntag kommen auf unseren Strassen zwei Menschen um, an Sonntagen im Juli und im September sind es bis gegen drei Tote in Verkehrsunfällen. Das macht also für die vier Sonntage der Initiative gerade so viele Tote, wie der Absturz einer Crossair-Maschine vor mehr als einem Jahr zur Folge hatte. Die zehn toten Passagiere der Crossair-Maschine waren Anlass zu landesweiter Trauer, der Unfall lieferte zehn Tage lang Schlagzeilen in den Medien, und es gab Gedenkgottesdienste mit bundesrätlicher Beteiligung.

Die Initiative schlägt nun vor, gleich viele Tote wie beim Crossair-Absturz «einzusparen», verteilt auf vier Sonntage im Jahr. Sie schlägt zusätzlich vor, siebzig Schwerverletzte zu vermeiden. Bei Annahme der Initiative hätten Sie, Herr Bundespräsident, für einmal die Gelegenheit, an einem Freudengottesdienst teilzunehmen statt an einem Trauergottesdienst. Das möchte ich Ihnen von Herzen gönnen.

Bezzola Duri (R, GR): Eigentlich habe ich grosse Sympathien für Erlebnistage auf der Strasse und für die Möglichkeit, die Strasse von Zeit zu Zeit Familien, Fussgängern, Inlineskatern, Velos usw. freizugeben. Trotzdem bitte ich Sie, sowohl die Sonntags-Initiative als auch den Gegenvorschlag mit einem autofreien Sonntag pro Jahr abzulehnen, auch wenn die Initianten bei einer Annahme des Gegenvorschlages die Volksinitiative zurückziehen würden.

Warum bin ich zu diesem Schluss gekommen? Es ist bereits heute möglich, Strassenabschnitte und bewohnte Gebiete für gewisse Zeiten verkehrsfrei zu erklären; entsprechende Beispiele sind bereits erwähnt worden. Die Sicherheit wäre bei einer Annahme der Initiative und des Gegenvorschlages nicht mehr gewährleistet, weil viele Ausnahmen gemacht werden müssten. So muss z. B. der öffentliche Verkehr aufrechterhalten bleiben, Polizei und Sanität müssen zirkulieren können, private Busse haben die Möglichkeit, die Strasse zu benützen, und der Bundesrat kann weitere Ausnahmen vorsehen. Es wären also bei vier, drei, zwei Sonntagen oder einem Sonntag keine Erlebnistage, keine verkehrsfreien Tage, und die Unfallgefahr wäre nicht kleiner, Kollege Wiederkehr, sondern ich behaupte, sie wäre mindestens so gross wie heute. Der Kontrollaufwand zur Durchsetzung wäre zudem unverhältnismässig gross.

Einmal mehr würde unsere internationale Glaubwürdigkeit aufs Spiel gesetzt. Ich gehe davon aus, dass die Diskriminierungsfreiheit gewährt ist, weil das Fahrverbot für inländische wie ausländische Fahrzeugenker Gültigkeit hat. Wenn aber 120 000 ausländische Fahrzeuge an der Grenze aufgehalten oder umgeleitet würden, wäre das imageschädigend, und solche Übungen können wir uns definitiv nicht mehr leisten.

Der Ständerat hat ebenfalls einen Gegenvorschlag mit zwei autofreien Tagen geprüft. Die Vernehmlassung hat klar gezeigt, dass die Mehrheit der Kantone – es waren siebzehn – und die Mehrheit der Verbände aus den erwähnten und anderen Gründen ein Sonntagsfahrverbot grundsätzlich ablehnen.

Die Probleme sind gleich, ob nun vier, drei, zwei Sonntage oder nur einer frei gewählt werden.

Ich wohne und arbeite in einer abgelegenen Tourismusregion, um nicht wieder die Rand- und Bergregionen zu erwähnen. Wochenendverkehr sichert die Existenz vieler Betriebe. Ohne individuellen Verkehr müssten grosse Einbussen in Kauf genommen werden, nicht zuletzt auch deshalb, weil der öffentliche Verkehr nicht überall gleich gut ausgebaut ist. Ich bin auch überzeugt: Wenn so viele Gäste

mit dem öffentlichen Verkehr in diese Regionen fahren würden wie heute insgesamt kommen, dann wäre der öffentliche Verkehr überfordert.

Zu Kollege Heim: Kollege Heim hat von den guten Ideen, von der Kreativität der Tourismusregionen gesprochen. Diese nützen aber nichts, wenn die Gäste die Regionen nicht erreichen. Wir müssen dafür sorgen, dass die Touristen die abgelegenen Regionen auch am Wochenende erreichen.

Ich bitte Sie deshalb, die Initiative und auch den Gegenentwurf abzulehnen. Ich bitte Sie auch, den Antrag Föhn abzulehnen. Wenn man gegen die Initiative und den Gegenentwurf ist, wäre es unlogisch, wenn man für einen autofreien Eidgenössischen Dank-, Buss- und Bettag ist. Der Antrag Föhn ist gut gemeint, aber ich bitte Sie, auch diesen Antrag abzulehnen.

Waber Christian (E, BE): Gemäss Aussagen von Herrn Triponez gehöre ich zu den «Schmetterlingen», aber ich bin zugleich Mitglied der Gewerbegruppe. Ich denke, also bin ich, und ich sage hier meine Meinung.

Ich setze mich leidenschaftlich für die Änderung des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr ein. Für unseren Tourismus und für die vielen Sport- und Freizeitorganisationen, die an den Sonntagen ihre Feste durchführen, ist und wäre es die grösste Chance, die es überhaupt gibt. Die Positionierung gegenüber der ausländischen Konkurrenz würde sich eben auf eine nationale Willensäusserung abstellen. Diese Chance haben wir nur in der Schweiz.

Ich bin sehr dankbar, dass unsere Demokratie diesen Entscheld zulassen wird. Es ist zynisch, wenn hier behauptet wird, dass alle Bemühungen im Ausland um verkehrsfreie Sonntage nur von der Luftverschmutzung her rühren. Die Zivilgesellschaft organisiert sich ganz anders, aber sie hat eben nicht die gleichen Möglichkeiten wie wir hier in der Schweiz. Der Ideenreichtum der Anbieter im Tourismus und der Sportorganisationen ist vielfältig und sollte auch vielfältig bleiben. Die Ideen sind ja der Treibstoff für unsere Wirtschaft und vor allem auch für den gebeutelten Tourismus. Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete hat sich ganz klar für den Gegenvorschlag ausgesprochen. Dort sind doch auch sehr viele Menschen dabei, die etwas von der Sache verstehen und überhaupt keine Angst haben, dass es auf ihre Randgebiete negative Auswirkungen haben könnte, ganz im Gegenteil. Ideen sind gefragt, und wir könnten uns in dieser Angelegenheit auch gegenüber dem Ausland ganz klar besser positionieren.

Auch der öffentliche Verkehr könnte sich selber, das Angebot und die Anliegen, die er eben vertritt, einer breiten Bevölkerung weitergeben – ich bin immer wieder erstaunt, wie wenig Menschen eigentlich wissen, dass fast jedes Bergdorf vom öffentlichen Verkehr erschlossen wird.

Es handelt sich um einmal 15 Stunden im Jahr. Es ist doch kein grosser Aufwand, wenn eine auch eventuell ablehnende Mehrheit einer Minderheit das Recht einräumen würde, an einem Sonntag während 15 Stunden auf das Auto zu verzichten, um ganz anderen Sachen nachzugehen, die auch ihre Berechtigung haben.

Ich lehne die Sonntags-Initiative ab, möchte aber den Gegenvorschlag wirklich von ganzem Herzen unterstützen. Ich lehne auch den Antrag Föhn ab, weil wir Flexibilität in der Wahl des Sonntages haben müssen und nicht einfach den Bettag in den Vordergrund stellen sollen. Wir müssen dem Bundesrat die Möglichkeit geben, den Sonntag festzulegen, damit wir auch in der Bevölkerung eine breite Mehrheit für diesen Gegenentwurf bekommen.

Jossen Peter (S, VS): Das Prinzip der autofreien Sonntage ist ja nicht nur sympathisch, sondern nach unserer Einschätzung zweifellos auch mehrheitsfähig. Wenn man ein Anliegen bekämpft, dann sagt man in diesem Saal immer, dass man grundsätzlich dafür sei; dann kommen die verschiedenen «aber». Wir kennen dieses Spiel. Ich bin deshalb sehr froh, dass unsere Kommission ihre Aufgabe erfüllt hat. Diese

Aufgabe ist auch staatspolitisch wichtig, nämlich, dass wir ein Anliegen von Initianten aufnehmen, dass wir einen Gegenvorschlag formulieren und dass wir diesen Gegenvorschlag dann nicht auf Verfassungsstufe, sondern auf Gesetzesstufe regeln, weil solche Dinge ja zweifellos nicht in die Verfassung gehören. Es ist auch wichtig, dass wir den Bedenken, die in der Bevölkerung und in verschiedenen Kreisen aufkommen, Rechnung tragen und dass wir schliesslich dem Anliegen, das mehrheitsfähig ist, zum Durchbruch verhelfen.

Der vorliegende Gegenvorschlag ist in diesem Sinne ausgewogen. Er ist vernünftig; er ist eigentlich auch in sich geschlossen; er sieht nur ein Fahrverbot vor; er sieht nur einen Sonntag vor; er sieht nur 15 Stunden in 365 Tagen vor. Ich frage mich schon – wenn man sagt, die Randregionen und der Tourismus würden unter diesen 15 Stunden leiden –, welchen Tourismus man denn eigentlich meint. Welcher Tourismus ist von 15 Stunden in einem Jahr tatsächlich so betroffen, dass er daran zugrunde geht? So kann es ja wirklich nicht gemeint sein. Im Gegenteil, ich bin der Auffassung, dass gerade in den Rand- und Bergregionen die verschiedenen kreativen Kräfte die Chance eines autofreien Sonntags für die Touristiker gesehen haben. Es ist auch klar, dass man ein bisschen mehr Kreativität für diesen Tag einsetzen will. Wir haben gehört, dass die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete dafür ist. Die Touristiker predigen uns ja von morgens bis abends den neuen Grundsatz: Events – Friends. Solche Events sind an einem solchen Tag möglich.

Mit dem Gegenvorschlag haben wir auch die Möglichkeit, diesen Versuch – wenn er dann so katastrophal herauskommt, wie uns die Gegner jetzt hier schwarz malen – abzubauen, weil es sich ja nur um eine Ausnahmeregelung handelt. Es ist ein Versuch, der nach vier Jahren, nach Auswertung der Erfahrungen, dem Volk vorgelegt werden soll.

Ich bitte Sie deshalb, die Sonntags-Initiative zu unterstützen. Ich bitte Sie aber vorab und vor allem, den Gegenentwurf, der nun wirklich vernünftig ist, zu unterstützen.

Maspoli Flavio (–, TI): Vier autofreie Sonntage sind nichts anderes als eine reine Alibiübung. Ein autofreier Sonntag ist noch schlimmer. Das ist nämlich eine falsche Alibiübung. Warum sage ich das? Wenn man etwas macht, sollten die Fragen doch immer die sein: Was nützt es, und wem bringt es etwas? Also: Was nützt ein autofreier Sonntag? Entlastet ein autofreier Sonntag die Umwelt? Bestimmt nicht. Wird ein autofreier Sonntag dazu beitragen, dass die Leute kreativer werden, wie mein Vorredner gesagt hat? Ich glaube auch nicht. Diese autofreien Sonntage sind lediglich ein Schritt weiter zur Dämonisierung des Autos, zur Dämonisierung des Privatverkehrs. Das ist heute einer der grössten Werte unserer Gesellschaft, so scheint es: das «Gegen-das-Auto-Sein».

Herr Kollege Föhn: Selbst damit, dass man am Bettag einen autofreien Sonntag einführt, bin ich nicht einverstanden, und zwar aus moralischen Gründen. Einst war der Bettag wirklich ein Buss- und Bettag. Da herrschte Tanzverbot. Die Kinos und Theater waren geschlossen. Selbst die Wirtschaften und die Gaststätten waren zum grössten Teil geschlossen. Radio DRS sendete gedämpfte Musik, so im Stil Neoklassik. All dies ist heute nicht mehr so. Der autofreie Sonntag hätte also mit dem Dank-, Buss- und Bettag nichts zu tun, sondern wäre, wie ich bereits gesagt habe, die Dämonisierung des Autos «hoch zwei»: eine Alibiübung für Leute, die ihren Willen anderen Leuten aufzwingen wollen.

Anders wäre es, wenn wir uns dazu durchringen könnten, aus dieser autofreien Zeit wirklich etwas zu machen – z. B. acht Wochenenden, an denen man nicht Auto fahren dürfte, z. B. von Freitagabend fünf Uhr bis Montagabend sechs Uhr. Das würde erstens die Umwelt entlasten, das würde zweitens wirklich die Kreativität fördern, denn wenn man drei Tage lang zu Hause bleibt, muss man kreativ sein, wenn man nicht draufgehen will. Es könnte auch eine neue Art des Tourismus herbeiführen; das wäre eine reelle Möglichkeit,

um den Durchbruch zum autofreien Leben zu schaffen, in den Genuss zu kommen, ohne Auto zu leben. Haben Sie den Mut dazu? Ich zweifle daran.

Die autofreien Wochenenden würden wie gesagt die Umwelt entlasten, sie würden auch die A2 entlasten. Glauben Sie mir: Als Tessiner wäre ich überglücklich, wenn wir an acht Wochenenden keinen Verkehr auf der A2 hätten. Wie glücklich mein lieber Freund, der Direktor des Verkehrsverbandes, darüber wäre, weiss ich nicht; aber das steht hier nicht zur Debatte. Aber Alibiübungen können wir dem Volk einfach nicht mehr aufzwingen. Das ist nichts anderes als eine Zwängerei. Vier Sonntage sind zu viel, also machen wir nur einen – einen autofreien Sonntag, der niemandem etwas bringt, der aber viele Leute erzürnt, weil sie an jenem Tage gerade Geburtstag haben und irgendwo hingehen wollten und das nicht dürfen usw.

Machen wir also eine richtige Sache; nehmen wir das Auto an die Hand oder lassen es in der Garage, aber so, wie es sein muss und nicht mit blöden – Entschuldigung, aber ich sage es nochmals –: mit blöden Alibiübungen. (*Unruhe*)

Obwohl ich also eigentlich gerne acht Wochenenden hätte, bitte ich Sie, die Initiative zur Ablehnung zu empfehlen und den Gegenentwurf abzulehnen.

Pfister Theophil (V, SG): Herr Kollege Maspoli hat Visionen aufgezeigt, was hier später vielleicht einmal kommen würde – ich will mich aber auf das beschränken, was jetzt hier vorliegt. Die Initiative für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit verlangt vier autofreie Sonntage pro Jahr. Diese Initiative kann gut gemeint sein, ein gutes Motiv haben, trotzdem sind ihre Auswirkungen einseitig und schädlich. Die Initiative und auch der Gegenvorschlag der Kommission sind dem guten Einvernehmen zwischen Stadt und Land abträglich, und dem Verständnis für den kollektiven Verkehr wird hier kein Dienst erwiesen. Alle Fahrverbote an Sonntagen sind deshalb abzulehnen.

Mit grossem Eifer wird auch heute noch versucht, utopische oder einseitige Verkehrs Ideale in unsere Gesetzgebung einzufügen. Betroffen sind dabei zumelst die anderen; manches geht auf Kosten jener, die auf den Individualverkehr angewiesen sind. Es ist auffallend, dass diese Verhinderungskonzepte für den Individualverkehr keine Rücksicht auf Hunderttausende von Bürgerinnen und Bürgern nehmen, denen ein Fahrverbot an den vier Sonntagen erhebliche Einbussen und viel Ungemach verursacht. Dazu zählen viele Hotels, Restaurants, Bahnen, Bauern und Hunderttausende von Sonntagsarbeitern. Diese Initiative ist auch irreführend in der Argumentation: Es kann doch nicht die Absicht aller Unterzeichner dieser Initiative sein, jenen eine Straflektion dafür zu verpassen, die nicht in der Stadt leben oder die am Sonntag arbeiten müssen. Wer die Verschiedenartigkeit der Schweiz kennt, weiss, dass es auch jene Schweiz gibt, die den Sinn solcher ideologischer Zwangsmassnahmen in keiner Art und Weise verstehen kann. Den Initianten muss der Vorwurf gemacht werden, dass sie eine Idee, die in den Siebzigerjahren und unter schwierigen Bedingungen noch eine gewisse Logik hatte, nicht auf ihre heutige Wirkung überprüft haben. Heute sind durch solche Massnahmen an den jeweiligen Wochenenden nicht nur viele Arbeitsplätze betroffen, sie beeinflussen auch den Standortwettbewerb. Erkennen wir heute wirklich noch nicht genügend, wie empfindlich bestehende und künftige KMU-Betriebe, kleine oder grosse, auf Standortvorteile und ungehinderten Zugang reagieren?

Niemand kann den Schaden beziffern, welcher durch unüberlegte Schikanen für den freien Verkehr entstehen können. Wie kann einem international tätigen Unternehmen glaubhaft erklärt werden, dass solche exotischen Verkehrsverbote keine Einschränkung der Wirtschaftstätigkeit bedeuten, ganz abgesehen von weiteren denkbaren Schikanen gegen den Wohlstand? Es ist nicht auszuschliessen, dass solche Ideen letztlich entgegen der hehren Absicht zum Klumpfuss und zum Bumerang für unser Land und für die Arbeitsplätze werden.

Die Sonntags-Initiative ist schädlich, sie wirkt abschreckend und isoliert unser Land, sie trennt Stadt- und Landbevölkerung, und sie ist willkürlich. Ich bitte Sie, die Initiative zur Ablehnung zu empfehlen und den Gegenentwurf sowie den Antrag Föhn abzulehnen.

Decurtins Walter (C, GR): Ich bin gegen die Initiative, aber für den indirekten Gegenentwurf.

Ich bin auch etwas erstaunt über die Wichtigkeit, die man dieser Initiative oder diesem Gegenentwurf in der Diskussion beimisst. Dagegen ist das Steuerpaket ja ein Leichtgewicht. Ich möchte ein paar Gründe nennen, die gegen einiges von dem sprechen, was wir heute schon gehört haben. Es gibt wirklich Dinge, die für die Schweiz eminent wichtig sind.

Man spricht von der Einschränkung der Freiheit, der persönlichen Freiheit und fast von einer Bankrotterklärung der Tourismusbranche. Das ist auf der einen wie auf der anderen Seite übertrieben. Was den Tourismus anbelangt, so glaube ich, dass man mit einem autofreien Sonntag im Jahr – vier autofreien Sonntagen innerhalb von vier Jahren – und mit den genannten Ausnahmen wirklich leben kann. Es sind vielleicht einige Restaurationsbetriebe auf Passstrassen, die eventuell Einbussen haben können, aber ich glaube nicht, dass diese von so erheblicher Bedeutung sind. So weit sollte man wirklich nicht gehen, denn die Tourismusbranche wäre ja wirklich am Boden, wenn ein autofreier Sonntag pro Jahr nicht drin läge. Es ist ja – versuchsweise – auch wirklich nur ein Tag pro Jahr. Ich begreife nicht, wie man jetzt mit so schweren Geschützen auffahren kann.

Es gab ja letzthin auch einen flugfreien Dienstag einer nationalen Fluggesellschaft. Und vor fast dreissig Jahren hatten wir die drei autofreien Tage. Es wurde suggeriert, Herr Theiler, dass das Auswirkungen auf die Wirtschaft gehabt hätte. Also es war doch so, dass die Ölkrise Auswirkungen auf die Wirtschaft hatte und sicher nicht die drei autofreien Sonntage.

Und in den Anfängen des Fernsehens hatten wir ja den Dienstag als fernsehfreien Tag. Heute wäre das unmöglich. Aber ich glaube nicht, dass die Volksintelligenz darunter leiden würde, wenn einige Sendungen demzufolge nicht ausgestrahlt würden.

Ich könnte auch mit dem Gedanken von Herrn Föhn sympathisieren, wonach der autofreie Sonntag am Bettag wäre. Das wäre ein Sonntag der Besinnung und des Dankes, das könnte also auch möglich sein. Aber das wollen wir dem Bundesrat überlassen.

Ich bin auch nicht einverstanden damit, dass man sagt, es gebe an diesem Sonntag ein Volksfest, man tanze beispielsweise auf der Strasse. Das ist auch übertrieben. Es ist einfach ein Sonntag, an dem man das Auto in der Garage lässt – abgesehen von den Ausnahmen, die wir ungefähr kennen. Es handelt sich um dringende Fälle, die erledigt werden müssen, seien es Tierärzte oder auch Transporte. Man kann auch den öffentlichen Verkehr benutzen, man kann sogar zu Fuss gehen – das wäre auch möglich – oder das Velo nehmen! Ich glaube, man muss die ganze Sache nicht für so gewichtig halten, denn das Wohl der Schweiz hängt nicht davon ab. Aber es ist doch so, dass man den Versuch starten sollte. Nach vier Jahren kann man die ganze Sache abblasen, wenn es wirklich eine Katastrophe wird.

~~Herr Vollmer hat gesagt – ich bin froh über seine Worte –, die Touristikbranche müsste dann auch Phantasie beweisen. Sie könnte z. B. dafür sorgen, dass die Touristen schon am Samstag eintreffen, indem sie Übernachtungsmöglichkeiten bis am Montag zu reduzierten Preisen anbietet. Das wäre auch eine Idee.~~

Ganz so schlimm ist die ganze Sache nicht. Ich glaube, man muss das in aller Objektivität jetzt besprechen und nachher darüber abstimmen.

Ich bin dafür, dass man den Gegenentwurf einmal akzeptiert und wir dafür stimmen.

Freund Jakob (V, AR): Ich habe grosses Verständnis für alle Bewohner, die in dicht besiedelten Städten und verkehrsreichen Ortschaften leben müssen, wenn sie sich nach autofreien Sonntagen sehnen. Ich gönne ihnen diese Erlebnistage auch, und zwar so viele, wie das Jahr Wochen hat. Solche Autoverbotstage sind für sie ja tolle Plauschtage, denn für einen Ausflug oder einen Besuch stehen ihnen gute Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung. Die nächste Beiz und der «SonntagsBlick»-Automat sind gleich um die Ecke, und das Sportstadion oder die Kirche können problemlos zu Fuss erreicht werden.

Ganz anders sind aber die Bedürfnisse im ländlichen Raum, wo solche Tage zu eigentlichen Verzichtstagen werden. Denken Sie z. B. an die Streusiedlungsgebiete in meiner Heimat, im Appenzellerland. Haben Sie aber auch Nachsicht mit den Bewohnern in anderen Regionen der Schweiz, wo ungenügende Bahnverbindungen bestehen, das Postauto nur zweimal täglich zirkuliert oder gar kein öffentlicher Verkehr angeboten wird und das nächste Dorf mehrere Kilometer entfernt ist. Ausserdem müssen in diesen Gebieten zur Wahrung der Legalität unzählige Ausnahmegewilligungen erteilt werden, so z. B. für Schichtarbeiter und -arbeiterinnen, beim öffentlichen Verkehr und in technischen Betrieben, für das Pflegepersonal in Spitälern und Altersheimen, die Pikettleute bei Feuerwehr und Polizei, Angestellte von Tourismusanlagen, ebenso auch die landwirtschaftliche Milchabfuhr, Tierärzte usw.

Aus all diesen Überlegungen bin ich gegen die landesweite Einführung von autofreien Sonntagen und empfehle, sowohl die Initiative wie auch den Gegenentwurf abzulehnen. Ich gönne aber allen Städtern die Idylle von autofreien Sonntag und den guten Schlaf, wie ihn Frau Teuscher erwähnt hat. Daher empfehle ich ihnen, sich dafür einzusetzen, dass die vorhandenen Gesetzesgrundlagen ausgenutzt werden und in allen Städten und verkehrsreichen Dörfern so viele autofreie Erlebnistage ausgerufen werden, wie ihnen lieb ist. Auf dem Land brauchen wir diese Vorschrift nicht; wir haben jeden Tag Erlebnistage.

Gross Andreas (S, ZH): Bei Volksinitiativen berufen sich Immer viele aufs Volk. Jene, die das am meisten tun, haben das grösste Problem insofern, als das Volk naturgemäss keine Einheit ist. Jeder ist versucht, diejenigen Teile des Volkes, die er besonders gut kennt – oder die er glaubt zu vertreten –, als das ganze Volk anzusehen, und vergisst, dass genauso viele andere Leute zum gleichen Volk gehören.

Wenn wir Volksinitiativen zu beurteilen haben, dann müssen wir uns darum bemühen, die verschiedenen Teile dieses Volkes so miteinander zu versöhnen, dass wir Lösungen vorschlagen, die den Wünschen der einen entgegenkommen, ohne die Interessen und die Widerstände anderer Teile völlig zu ignorieren.

Ich möchte Ihnen offen sagen, dass es mich sehr gefreut hat, wie die Kommission mit dieser Volksinitiative umgegangen ist, und dass sie diesem Anliegen und diesem hohen Anspruch sehr entgegenkommt.

Immer wieder können wir sehen, dass Volksinitiativen, die von einer Mehrheit des Volkes abgelehnt worden sind, unter Berücksichtigung der Minderheit, die verloren hat, wieder aufgenommen werden, um eine neue Berücksichtigung, ein neues Gleichgewicht der Berücksichtigung der verschiedenen Teile des Volkes zu versuchen. Die Reaktion, wie die Kommissionsmehrheit ihrerseits jetzt wieder mit dieser Initiative umgegangen ist, zeigt das Bemühen, die verschiedenen Teile, welche unser Volk ausmachen, gleichermassen zu berücksichtigen – nicht nur jene, welche einmal eine Mehrheit hatten, sondern auch die Minderheit, die damals unterlegen ist. Es entspricht einem Bemühen um eine integrative, demokratische Kultur, wenn uns das gelingt – umso besser.

Die Initiative selber hat hier auch schon einen höchst originalen Beitrag geleistet, der bisher, glaube ich, von niemandem beachtet worden ist. Zum ersten Mal nämlich schlägt eine Initiative etwas vor und gibt gleichzeitig den Vorschlag, dass dieser Vorschlag gleichsam nur provisorisch für vier

Jahre gelte und man nachher wieder darauf zurückkommen könne. Diese Konzeption der provisorischen Gesetzgebung – man könnte auch sagen: eine Gesetzgebung auf Zeit –, nach der man auf eine Idee zurückkommen und sie im Lichte von Erfahrungen beurteilen kann, ist höchst rück-sichtsvoll und integrativ. Sie zeigt auch, dass wir uns alle in einem Lernprozess befinden und bereit sind, immer wieder dazuzulernen. Wenn dann die von uns, von einem Teil des Volkes befürwortete Lösung einem anderen Teil des Volkes völlig gegen den Strich geht oder dessen existenzielle Interessen und Bedürfnisse missachtet, dann kommen wir wieder auf das zurück und beschliessen im Lichte der Erfahrung eine bessere, neue Lösung im Interesse grösserer Teile des Volkes.

Dass diese Idee im Gegenvorschlag aufgenommen wurde, zeigt eben auch das Bemühen der Kommissionsmehrheit, solche Vorschläge ernst zu nehmen, diese integrativen Leistungen der Demokratie wahrzunehmen und das nicht einfach in den Wind zu schlagen. Gerade die Gegner – von überhaupt allem, auch des Gegenvorschlages – sollten vielleicht diesen dialogischen, vorsichtigen, sehr integrativen und rücksichtsvollen Ansatz ernst nehmen, als sie das bisher in den Voten gemacht haben.

In einem weiteren Punkt möchte ich mich jetzt vor allem an Sie wenden, die jetzt so ganz hart gegen diese kleine Innovation gesprochen haben. Wenn Sie sich überlegen, was die direkte Demokratie in den Neunzigerjahren geleistet hat, dann sind es drei grosse Dinge, die europaweit pionierhaft waren, die aber genau von denjenigen auch bekämpft worden sind, die sich heute gegen einen autofreien Sonntag aussprechen: Es ist die Ökologisierung der Verkehrspolitik im Allgemeinen, die Liberalisierung der Drogenpolitik und die Ökologisierung der Landwirtschaftspolitik. In allen drei Bereichen hat sich Ihre Seite im Parlament dagegen gewehrt. Diese Fortschritte, die heute in Europa eine Pionierrolle spielen, sind nur durch von Ihnen bekämpfte Volksinitiativen und Referenden zustande gekommen.

Ich bin überzeugt: Wenn wir hier jetzt dem Gegenvorschlag folgen, wird in zehn Jahren auch diese Innovation in Europa als pionierhaft betrachtet werden. Und Sie werden wieder bereit sein – trotz dieser positiven Erfahrung –, eine weitere Innovation zu bekämpfen. Deshalb möchte ich Sie wirklich bitten, vor allem den Gegenvorschlag zu unterstützen. Das ist nicht am Volk vorbei, das ist der Versuch, die Interessen aller verschiedenen Teile des Volkes in Berücksichtigung der jeweils anderen wahrzunehmen, ernst zu nehmen. Und sollte das trotzdem jemand falsch finden, dann ergreift er ein Referendum.

Seller Hanspeter (V, BE): Ich anerkenne gerne, dass die Initianten hier ein bedenkenswertes Anliegen vorlegen. Ich verhehle Ihnen auch nicht, dass ich für die gute Absicht, Erlebnistage einzuführen, zumindest zu Beginn sehr viel Sympathie empfunden habe. Erlebnistage sind ja dazu da, auch die Lebensqualität zu erhöhen, und sie leisten indirekt auch einen Beitrag dazu, dass der Schadstoffausstoss und ebenso die Lärmbelastung – um das konkret zu sagen – vermindert wird, das sogar an vier Tagen pro Jahr.

So gut gemeinte Ideen – sie mögen noch so gut sein – vorzuschlagen, ist das eine, sie dann aber in die Praxis umzusetzen, ist das andere. Ich habe mir dann, trotz aller Sympathie, vorzustellen versucht, wie es aussähe, wenn man dieses Anliegen – vier autofreie Sonntage z. B. – in die Praxis umsetzen würde. Gemäss Initiative müsste das ja flächendeckend in der ganzen Schweiz und an den vier gleichen Tagen erfolgen. Wir wissen alle, dass unser Land vielgestaltig ist – nicht nur bezüglich Sprache und Kultur, sondern auch in allen anderen Dingen –, sodass es sehr schwer sein würde, vier autofreie Sonntage zu bestimmen, die in allen Regionen der Schweiz überhaupt durchsetzbar wären und die nicht an verschiedenen Hürden scheitern würden.

Ein zweiter Aspekt: In Tourismusregionen, wo die Volkswirtschaft zu 90 Prozent und mehr vom Tourismus abhängig ist,

sind die Werkstage Freitage. Dort, so könnte man sagen, sind die offiziellen Sonntage gemäss Kalender eben die Hauptwerkstage bzw. die Hauptwerkstage. Denken Sie an die Bedeutung des Wochenend- und Tagestourismus für viele Orte. Das trifft auch auf die Gastronomie und auf die Sport- und Bergbahnen zu. Die autofreien Sonntage müssen ja vorher bestimmt werden, man kann sie nicht am Abend vorher bekannt geben. Wenn nun ein solcher vorausbestimmter Tag ausgerechnet in eine Schönwetterperiode fällt, dann kann ich mir sehr wohl vorstellen, dass der Staat mit seiner Massnahme vielen Betrieben eine massive Einbusse quasi verordnet und den Brotkorb schmälert. Das ist ein Problem, das man nicht ganz vergessen darf.

Dann – dies hat schon jemand anderes gesagt – erinnere ich an unsere Verkehrslage in Europa; ich erinnere an die bilateralen Verträge mit dem Landverkehrsabkommen. Leider sind meines Wissens hierzu keine Abklärungen gemacht worden. Ich glaube, wir müssen aufpassen, dass wir die Situation in dieser Zeit, in der es um die Ratifizierung dieser Verträge geht, nicht noch um einen weiteren Negativpunkt bereichern.

Alle drei Aspekte, die ich erwähnt habe, betreffen nun natürlich sowohl die Initiative als auch den Gegenvorschlag. Die Idee ist in ihrer Grundabsicht schon bedenkenswert, aber, so meine ich, nicht im Modell eines staatlich verfügbaren «Einpotgerichtetes» – das wäre es ja, wenn man einfach vier Sonntage oder einen Sonntag von Staates wegen bestimmen würde.

Immer mehr Orte und Regionen führen so genannte Erlebnisabende und Erlebnistage durch. Ich erinnere Sie an die Murtenseeregion. Das ist ein sehr gutes Beispiel dafür, dass man den Gedanken, den die Initianten aufgebracht haben, in regionalen Bereichen umsetzen kann. Ich darf Ihnen sogar einen bekannten Fremdenverkehrsort nennen, der das auch macht: Grindelwald. In jeder Sommersaison wird das Dorf mindestens an vier bis fünf Wochentagen verkehrsfrei gemacht. Man hat Tische, man hat Bänke aufgestellt, man sitzt beieinander, man schafft eben Erlebnisse. Das ist ein sehr gutes Modell; dies gibt es auch anderswo.

Die ganze Frage der autofreien Tage ist ein Prozess, genau gleich wie die Frage der verkehrsfreien Fussgängerzonen. Die Zahl der Gemeinden, die solche Zonen einrichten, wird nämlich jedes Jahr grösser. Dasselbe dürfte auch mit den autofreien Tagen im Sinne der Initianten passieren. Das freiwillige Modell ist bedeutend besser. Das wird wachsen, davon bin ich überzeugt. Die Akzeptanz wird auch viel grösser sein. Man wird das auch viel besser erfahren. Der Sinn ist genau gleich erfüllt, wie wenn man es staatlich verfügt. Den Initianten kommt das Verdienst zu, mit ihrer Initiative diesen Impuls ausgelöst zu haben und immer mehr Regionen und Gemeinden zu diesem autofreien Erlebnis zu animieren. Das ist gesellschafts- und auch staatspolitisch der bessere Weg. Ich ziehe ihn dem staatlich verfügbaren Modell vor.

Ich bitte Sie in diesem Sinne, die Initiative zur Ablehnung zu empfehlen und den Gegenentwurf abzulehnen. Ich tue dies in der Hoffnung, dass wir mit unserer Diskussion die Impulse auslösen, damit man autofreie Sonntage an immer mehr Orten auf freiwilliger Basis tut.

Stelner Rudolf (R, SO): Ich empfehle Ihnen, die Initiative zur Ablehnung zu empfehlen und sowohl den Gegenentwurf als auch den Antrag Föhn abzulehnen.

Zur Begründung verweise ich auf die überzeugenden Ausführungen von Herrn Egger, Vizedirektor des Bundesamtes für Strassen, wie er sie am 6. April 2000 vor der Kommission des Ständerates gemacht hat. Herr Egger führte damals aus, dass autofreie Sonntage ein falsches Mittel sind, um die negativen Auswirkungen des Verkehrs zu bekämpfen – dies aus folgenden Gründen:

«1. Sie bieten keinen Anreiz zum richtigen Verhalten. Fahrten werden ganz einfach verschoben oder ganz fallen gelassen, wenn sie freizeit- und wetterabhängig sind, wenn ihr Ziel sportliche Aktivitäten, kulturelle Anlässe, Verwandten- oder Bekanntenbesuche usw. sind.

2. Sie benachteiligen offensichtlich Bewohner und Bewohnerinnen unseres Landes, die keinen oder nur einen ungenügenden Anschluss an die öffentlichen Verkehrsmittel haben.

3. Die Initiative will, dass die Bevölkerung an diesen Sonntagen die Strassen, auch Autobahnen, frei benutzen kann. Erlaubt sind etwa Rad fahren, spielen, spazieren oder Inlineskating. Das ist gefährlich, weil Ausnahmen vom Fahrverbot bestehen, z. B. für den öffentlichen Verkehr, für Taxis, Polizei- und Sanitätsfahrzeuge. Es kann sich deshalb niemand darauf verlassen, dass auf den Strassen keine Motorfahrzeuge verkehren.

4. Ein weiterer wesentlicher Grund, diese Initiative abzulehnen, sind unsere Beziehungen zu den Nachbarländern. Mit den klaren Volksentscheiden zur LSWA und zur FinöV-Vorlage ist die bundesrätliche Verkehrspolitik vom Volk konsolidiert worden. Auf der Ebene der Europäischen Union haben wir uns dadurch Akzeptanz verschafft. Darüber dürfen wir alle stolz sein. Wir dürfen aber das Erreichte nicht leichtfertig aufs Spiel setzen. Das Ausland würde nämlich kaum verstehen, wenn der private Strassenverkehr an den betreffenden Sonntagen an der Schweizer Grenze blockiert würde. Jeden Sonntag reisen rund 270 000 Personenwagen in unser Land ein, wovon rund 30 000 im Transitverkehr. Das Verbot würde unweigerlich zu Umwegfahrten über das benachbarte Ausland führen, was sicherlich zu Interventionen der betroffenen Nachbarländer führen würde. Die Glaubwürdigkeit der Schweiz in der internationalen Verkehrspolitik würde mit Sicherheit geschwächt.

5. Die Mobilität nimmt im Ausland wie im Inland laufend zu. Versuche, diese Entwicklung aufzuhalten oder gar umzukehren, blieben bisher erfolglos. Selbst zu Beginn der Motorisierung des Strassenverkehrs konnte der Kanton Graubünden sein Autoverbot nicht durchsetzen.

6. Es kann nicht Aufgabe des Staates sein, durch zwangsweise Einführung von Erlebnistagen ohne Auto die Lebensqualität steigern zu wollen.»

Weiter führt Herr Egger aus, die Abschwächung der Initiative, etwa durch eine Reduktion der Verbotstage oder durch Sperrung bestimmter Strecken, würde die erwähnten Nachteile nur mildern. Die grundsätzlichen Probleme hinsichtlich der Schliessung der Schweizer Grenzen, der Benachteiligung von Randregionen sowie der Bevormundung der Bürgerinnen und Bürger bestünden aber weiterhin.

Der Gegenentwurf und der Antrag Föhn bringen zusätzlich zur Initiative den mit Risiken verbundenen Widerspruch, dass berufsmässige Fahrten mit Gesellschaftswagen vom Verbot ausgenommen werden sollen.

Wenn Sie dann mit Ihren Inlineblades auf der Autobahn oder auf der Transitstrasse fahren, begegnen Sie nicht nur der Sanität, den Taxis und anderen bewilligten Fahrzeugen, nein, auch der private Autocarverkehr braust an Ihnen vorbei und winkt Ihnen zu. Das kann doch nicht der Sinn der Sache sein, auch nicht auf eine beschränkte Dauer von vier Jahren!

Abschliessend noch der Hinweis, was man im Ausland alles machen kann. Was da angeführt wird, das können wir bei uns heute schon machen. Ich verweise auf das Beispiel in der Region des Murtensees.

Ein abschliessendes Wort zum Eidgenössischen Dank-, Buss- und Bettag: Zumindest die Pfarrherren, die für meine Familie zuständig sind – oder meinen, zuständig zu sein –, laden uns immer wieder ein, gerade am Eidgenössischen Dank-, Buss- und Bettag unseren Verwandten Besuche abzustatten, um mit ihnen besinnliche Stunden zu verbringen. Zumindest meine Verwandtschaft kann ich zum grössten Teil mit dem öffentlichen Verkehr nicht erreichen, und auch zu Fuss ist es wesentlich zu weit.

Ich bitte Sie nachdrücklich, die Initiative zur Ablehnung zu empfehlen und den Gegenentwurf und den Antrag Föhn abzulehnen.

Simoneschi Chiara (C, TI): Cercherò di portare la voce di un cantone turistico, di un cantone di montagna, di una

«Randregion», io vengo da lì. Ci sono stati tanti interpreti in questa sala, che hanno voluto portare la voce di questi cantoni, non conoscendone però le realtà.

Dico dunque di no all'iniziativa popolare e mi impegno per il sì al controprogetto che la Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni ha elaborato per voi. Questo controprogetto è innanzitutto una risposta politica e democratica agli iniziativisti. In secondo luogo, ciò che è ancora più importante, esso è una risposta ai bisogni e alle attese di una gran parte della popolazione, che sempre più desidera poter passare una domenica all'anno libera dai rumori e dal traffico che, in talune regioni, come la mia, hanno raggiunto dei limiti insopportabili ed hanno deteriorato notevolmente la qualità della vita. Sappiamo benissimo – mi dispiace che il collega Maspoli non ci sia ... ah sì, eccolo – che purtroppo questa unica domenica all'anno non basta per abbattere l'inquinamento atmosferico; non siamo degli sprovveduti. Sappiamo invece che creiamo, un giorno all'anno, uno spazio di tranquillità.

Questo bisogno nuovo della popolazione viene evidenziato dal sempre più grande successo che le domeniche senz'auto riscuotono in molte città europee, che addirittura si sono riunite in un'associazione per meglio coordinare e potenziare queste iniziative. Anche nel paese a noi vicino, l'Italia, che sicuramente è una delle nazioni più motorizzate e nella quale l'automobile assume un ruolo sociale assolutamente non paragonabile a quanto avviene da noi, ebbene, anche in Italia si assiste ad un successo enorme, senza precedenti, delle domeniche senz'auto. Piccole città, grandi città, addirittura anche metropoli come Milano, Roma e Napoli, dove il caos è totale, organizzano queste domeniche senz'auto: chiudono al traffico i loro centri storici – e vi assicuro che sono chilometri quadrati, nei quali potrebbero starci le nostre regioni! Ho vissuto per tre giorni di fila a Roma questa bellissima esperienza: si andava a piedi per dei chilometri, dal Colosseo ai Fori Imperiali, a via del Corso, ecc., c'erano bambini, c'erano biciclette, c'erano anziani. Era un avvenimento, era una giornata speciale. Se è possibile a Roma, dovrebbe essere possibile anche nel nostro piccolo, piccolo paese.

Anche nel Canton Ticino, che è uno dei cantoni più motorizzati, perché è latino e che è anche un cantone di montagna e turistico, ebbene, anche nel mio cantone questo bisogno della popolazione diventa sempre più evidente. Due o tre domeniche fa, la cittadina di Agno, che si trova alle porte di Lugano, ha chiuso al traffico. Penso dunque che quando si vuole tutto è possibile. Anche il governo ticinese sta studiando delle soluzioni per le nostre regioni. Voi mi direte che nel caso dell'iniziativa le cose sono diverse, che non si tratta di chiudere al traffico le città, ma l'intero paese. Ma il nostro paese è un piccolo paese che può sicuramente, come lo fanno queste grandi città, trovare delle soluzioni. Nel controprogetto sono previste una serie di eccezioni, si dà la possibilità di organizzare meglio e più efficacemente il trasporto pubblico, anche il traffico del bus. Vedete quindi che è possibile. Il governo ticinese, facendosi interprete di questi nuovi bisogni, aveva risposto positivamente alla prima consultazione, quando il Consiglio degli Stati aveva messo in consultazione la sua proposta. Dunque, a maggior ragione dirà di sì a questo controprogetto che è ancora più limitato e dove le eccezioni sono possibili.

I vari interpreti delle regioni turistiche di montagna ci vengono a dire che il turismo sarebbe soffocato, che i nostri ristoratori farebbero fallimento. No! Caro collega Bezzola, non è vero! Perché quel giorno la gente andrà a spasso, andrà a trovare amici e parenti, andrà a visitare un'altra regione. Quel giorno le persone vorranno vivere una giornata speciale, un avvenimento speciale, andranno nei ristoranti. Ecco, dunque, che il turismo ci guadagnerà, perché il turismo, in Ticino, adesso, sta perdendo colpi proprio per l'inquinamento, proprio per le troppe automobili. Una giornata senz'auto è quindi una giornata di festa per il turismo. Penso che noi tutti abbiamo il dovere, in questo Parlamento, di interpretare i bisogni della popolazione e di cercare di dare delle risposte. Questo controprogetto dà una risposta sem-

plice e, se volete, anche limitata. Però dà una risposta importante a un bisogno importante della popolazione. Vi prego, dunque, di sostenere il controprogetto della commissione.

Maspoli Flavio (–, TI): Lei sa che io la ammiro molto e ammiro la sua enfasi quando parla. Dicevo prima: se parla così per la domenica senza auto, figuriamoci se dovesse parlare della vendita della casa!

Comunque una domanda molto precisa: Lei dunque crede che una domenica senza auto sia un reale bisogno e un desiderio forte della popolazione ticinese, di quella di cui lei ha parlato?

Simoneschi Chiara (C, TI): Io non voglio essere altezzosa e arrogante e pensare di poter interpretare i bisogni dei nostri 325 000 cittadini ticinesi. Però penso di poter dire che una domenica senza auto può essere una domenica speciale, un avvenimento, può essere qualcosa che sicuramente le persone al giorno d'oggi desiderano.

D'altronde, caro collega Maspoli, lei sa che ci sono tantissime città e tante regioni del nostro cantone che chiedono al governo cantonale di poter organizzare queste domeniche. Interpretando questo fatto, penso dunque di poterle dare una risposta positiva.

Vaudroz René (R, VD): Je déclare mes intérêts: je vis du tourisme, plus particulièrement du secteur des remontées mécaniques et de la restauration de montagne. Madame Simoneschi, je ne vis pas, moi, des impôts du tourisme, mais je les paye. Je transpire avec le tourisme, et probablement que je suis le seul dans cette salle.

Cette initiative populaire est mauvaise pour plusieurs raisons. Les interdictions de circuler le dimanche sont inutiles. Une interdiction générale imposée aux véhicules à moteur de circuler certains jours constitue une intervention, injustifiée et ciblée, dans la liberté individuelle des citoyens. Des interdictions générales de circuler le dimanche restreignent massivement le principe du libre choix du moyen de transport et affectent de manière disproportionnée la liberté de se déplacer.

La Confédération, les cantons et les communes ont aujourd'hui déjà la possibilité d'édicter des interdictions locales de circuler certains dimanches. Les interdictions de circuler le dimanche ne sont pas applicables; la Suisse serait confrontée à des problèmes énormes sur le plan international. Hormis le fait que le crédit de la Suisse serait atteint, de telles interdictions violeraient des engagements internationaux et singulièrement l'Accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route.

Les interdictions de circuler le dimanche sur l'ensemble du territoire de la Confédération feraient un tort énorme à l'économie suisse et notamment à la branche touristique. Le tourisme est une industrie capitale pour notre pays. Tant l'initiative que le contre-projet indirect auraient de graves conséquences pour cette branche. Cela empêcherait les hôtes étrangers d'entrer sur notre territoire en voiture; il est peu vraisemblable qu'un touriste sache que nos frontières sont fermées un ou plusieurs jours par an à tous les visiteurs. En outre, la personne qui ferait une fois cette mauvaise expérience ne serait certainement pas prête à revenir une seconde fois en Suisse.

Un nombre d'endroits touristiques ainsi que la plupart des auberges de campagne ne sont pas accessibles par les transports publics. Ceux-ci font essentiellement leur chiffre d'affaires pendant les 52 week-ends, les 52 dimanches de l'année. De plus, les organisateurs d'activités de loisirs, touristiques et culturelles – musées, spectacles en plein air, manifestations sportives, remontées mécaniques, chemins de fer de montagne, etc. – ainsi que les entreprises de services axés sur les automobilistes – stations d'essence, magasins et restaurants sur les autoroutes – subiraient des pertes considérables. En outre, environ un million de personnes tra-

vailent dans des secteurs actifs également le dimanche, si bien que le trafic professionnel ne s'arrête pas ce jour-là. Ce secteur est déjà assez pénalisé par la catastrophe des USA et l'énorme perte de crédibilité provoquée par l'affaire Swiss-air.

Les interdictions de circuler le dimanche sont discriminatoires; elles discriminent les régions périphériques et de montagne de la Suisse. Les populations de ces régions ne ressentent pas ces interdictions de circuler imposées par l'Etat comme un événement agréable, mais comme une discrimination. Le nombre de dimanches sans voitures ne joue pas de rôle; il n'y a guère de différence de principe entre une interdiction de circuler quatre dimanches par année, conformément à l'initiative des dimanches, et une interdiction de circuler un seul dimanche par an dans toute la Suisse, selon le contre-projet indirect.

Dans les deux versions, les inconvénients pèsent beaucoup plus lourd que les prétendus avantages. La disproportion entre le coût et le rendement de cette mesure est même plus éclatante encore dans la version à un dimanche, si on songe aux mesures devant être prises par les cantons chargés de l'exécution de ce projet.

En conclusion, la grande majorité des personnes qui doivent travailler pour vivre vous demandent de recommander de rejeter cette initiative et de rejeter le contre-projet et la proposition Föhn.

Fehr Hans-Jürg (S, SH), für die Kommission: Ich möchte zu einigen Punkten Stellung nehmen, die als Argumente entweder offensichtlich falsch vorgetragen wurden oder an teilweise sehr langen Haaren herbeigezogen wurden.

Falsch war z. B. die Aussage von Herrn Theiler, dass die Kantone und der Ständerat unseren Gegenvorschlag abgelehnt hätten. Die Vernehmlassung bei den Kantonen galt nicht unserem Gegenvorschlag, sondern dem des Ständerates. Ich habe Ihnen zu Beginn gesagt, dass der Ständerat nicht einen, sondern zwei autofreie Sonntage in die Vernehmlassung gab und dass auch sonst in seinem Entwurf einige Bestimmungen fehlten, die wir eingebaut haben. Es gibt keine offizielle Stellungnahme des Ständerates und auch keine der Kantone zu unserem Gegenvorschlag. Es gibt aber Anzeichen dafür, dass der Vorschlag der Mehrheit unserer Kommission in der Vernehmlassung besser angekommen wäre. Wir wissen z. B., dass sich der Kanton Bern positiv zu einem autofreien Sonntag geäußert hätte und dass das auch für den Kanton Schaffhausen der Fall gewesen wäre. Wir gehen davon aus, dass unser Modell in einer Vernehmlassung besser angekommen wäre.

Falsch ist auch die Aussage von Herrn Triponez, wir würden mit diesem indirekten Gegenvorschlag das Volk «umdrücken», wir würden mogeln. Wir machen hier ja eine Gesetzesrevision, und gegen diese kann jederzeit das Referendum ergriffen werden. Wenn der Gewerbeverband das Volk einschalten möchte, dann kann er das Referendum ergreifen, dann kommt es zu einer Volksabstimmung.

Falsch war auch die Aussage von Herrn Triponez, dass der Gegenvorschlag völkerrechtswidrig sei. Ich möchte Ihnen dazu vorlesen, was zuhanden der ständerätlichen Kommission vom Bundesamt für Justiz in einem Gutachten festgehalten wurde. Das Gutachten hatte die Vereinbarkeit des Sonntagsfahrverbotes mit den staatsvertraglichen Verpflichtungen der Schweiz abzuklären. Dieses Gutachten kommt zum Schluss, «dass die durch die Sonntags-Initiative angestrebten allgemeinen Sonntagsfahrverbote ohne diskriminierenden Charakter nicht gegen jederzeit kündbare bzw. zeitlich ohnehin befristete völkerrechtliche Abkommen im Bereich des Strassenverkehrs verstossen». In der bundesrätlichen Botschaft lesen Sie folgenden Satz zur Initiative – das gilt natürlich erst recht auch für den Gegenvorschlag –: «Die vorliegende Initiative ist somit auch im Lichte des Völkerrechtes unproblematisch.» Das hat damit zu tun, dass in der Initiative und vor allem in unserem Gegenvorschlag ein Passus ist, wonach der Bundesrat weitere Ausnahmen bewilligen kann. Und zu diesen weiteren Ausnahmen gehören

z. B. staatsvertragliche Verpflichtungen im Bereich des grenznahen Verkehrs.

Ich möchte auch den Kollegen noch etwas sagen, die aus der Sicht von so genannten Tourismuskantonen zu einem Nein gekommen sind. Den Kollegen Freund und Loeffle z. B., die aus dem Appenzellischen stammen, möchte ich in Erinnerung rufen, dass sich der Kanton Appenzell Ausserrhoden, in meiner Beurteilung ein klassischer Tourismuskanton, ein ländlicher Kanton, in der Vernehmlassung positiv zu zwei autofreien Sonntagen ausgesprochen hat. Ich gehe jetzt einmal davon aus, dass die appenzellische Regierung die Interessen dieses Kantons ebenso gut einschätzen kann wie unsere Kollegen hier im Saal – vielleicht sogar etwas besser. Ich möchte dasselbe Herrn Maspoli sagen. Die Regierung des Kantons Tessin hat sich für zwei autofreie Sonntage ausgesprochen.

Herrn Triponez möchte ich sagen, dass es der Kanton Bern – der im Oberland eine wesentliche und wichtige touristische Region hat – war, der vor zwölf Jahren eine Ständesinitiative eingereicht hat, um autofreie Sonntage einzuführen. Und nachdem sich – ich erinnere Sie daran – die Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete auch für zwei autofreie Sonntage ausgesprochen hat, scheint mir, ist das Argument der touristischen Gebiete, der Randregionen nicht stichhaltig, wenn es gegen unseren Gegenvorschlag vorgebracht wird.

Noch ein Wort zur Aussage von Herrn Theiler, die autofreien Sonntage wären eine Massnahme gegen die kleinen Leute. Mir scheint, Herr Theiler, Sie wissen nicht, wo die kleinen Leute wohnen. Sie wohnen nämlich genau an den Strassen, auf denen der grosse Verkehr durch die Städte und Agglomerationen rollt. Und da beginnt eben eine andere Freiheitsdiskussion als die von Herrn Triponez angezogene. Er hat das grosse Wort vom «Freiheitsentzug» gebraucht, der mit diesen autofreien Sonntagen verbunden wäre. So etwas kann man nur sagen, wenn sich der Freiheitsbegriff auf die Freiheit reduziert, jederzeit Auto fahren zu können. Wenn man aber auch Freiheit von Lärm, Freiheit von Gestank, Freiheit von Gefahren als Freiheiten anerkennt, dann sieht man sofort, dass diese autofreien Sonntage einem anderen Teil, einem grossen Teil der Bevölkerung einen Freiheitsgewinn bringen, keinen Freiheitsverlust.

Noch ein letztes Wort zum Antrag Föhn, der anstelle eines Zeitraums, in welchem der Bundesrat einen autofreien Sonntag bestimmen könnte, ja den Betttag vorschlägt: Wir haben diesen Antrag in der Kommission mit 12 zu 1 Stimmen abgelehnt. Ich möchte Ihnen das Hauptargument, das dagegen sprach, in der Diktion von Herrn Föhn selber vortragen: Er hat in der Kommission nämlich zu Recht festgestellt, dass wir mit dem Vorschlag des Betttages in der Romandie wegen dem Comptoir Suisse, der eben zu dieser Zeit stattfindet, auf Granit beissen würden. Ich meine, der Nationalrat wäre sehr schlecht beraten, wenn er eine Lösung wählen würde, von der wir wissen, Peter Föhn, dass sie in einem wesentlichen Teil unseres Landes als Affront empfunden würde. Das können wir, glaube ich, nicht machen.

Darum muss ich Ihnen im Namen der Kommission beantragen, den Antrag Föhn abzulehnen und dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Maspoli Flavio (–, TI): Sie haben gesagt, die Regierung des Kantons Tessin habe sich in der Vernehmlassung für zwei autofreie Sonntage eingesetzt. Können Sie sich erinnern, was dieselbe Regierung in der Vernehmlassung über die bilateralen Verträge beschlossen hat? Ich sage es Ihnen: Sie war auch dafür. Jetzt die Frage: Ist es denn so zwingend, was die Regierung meint?

Fehr Hans-Jürg (S, SH), für die Kommission: Das ist, glaube ich, für unseren Rat eine interessante Information, dass sich die Tessiner Kantonsregierung für zwei autofreie Sonntage ausgesprochen hat. Das ist die Information, die uns hier weiterhilft.

Nelryncq Jacques (C, VD): Il serait impossible de répondre à tous les arguments qui ont été avancés, certains d'entre eux sont du reste bien usagés. Je les ramène donc à quatre catégories.

Les premiers, les plus nombreux, sont ceux qui tombent dans la figure rhétorique de l'amalgame, bien connue du Parti communiste, qui consiste à prendre la thèse que l'on veut démolir et à l'exagérer pour la rendre ridicule. A titre d'exemple, on suppose dans son discours qu'au lieu de demander l'interdiction de rouler un dimanche, ce soit tous les dimanches. Bien évidemment, à ce moment-là, on en déduit qu'une partie de l'industrie touristique s'effondrerait. Mais, il est impossible, parce que l'on arrêterait la circulation automobile pendant 17 heures sur une année, d'arriver à un effondrement de l'industrie touristique.

Autre amalgame: on suppose que ce que l'on demande, c'est de rouler à trottinette sur l'autoroute, où, bien évidemment, des accidents se produiraient. Personne ne demande cela; on demande que les privés ne se déplacent pas. Ceci ne veut pas dire que l'on puisse se coucher sur les routes. Personne n'a demandé ça, et c'est de la mauvaise foi de faire comme si on l'avait demandé.

Amalgame toujours: ce serait une attaque frontale contre l'automobile. Ce n'est pas parce qu'on se passe pendant 17 heures par année de son automobile que l'on serait contre l'automobile. Je suis un grand amateur de vin, mais il m'arrive, de temps en temps, de m'abstenir de boire pendant une journée entière, ne serait-ce que pour soulager mon foie.

De même, supposer que ce que l'on demande, c'est d'organiser une vaste kermesse, ce n'est marqué nulle part dans le contre-projet. Voilà pour tous ces arguments de mauvaise foi.

Seconde espèce d'arguments: les arguments sur le tourisme. Je crois que M. Vollmer a réglé leur compte à ces arguments. Je voudrais tout de même souligner quelque chose qui n'a été évoqué par personne. Si, un jour par an, certains restaurants inaccessibles sans voiture devaient fermer, cela signifie simplement que l'on donnerait congé au personnel un jour par an. Ceci me toucherait beaucoup parce que je suis le père d'un fils qui travaille dans un restaurant et que je ne le vois jamais le week-end. Donc, si un week-end par an je pouvais le voir, ça m'intéresserait.

Ceci nous amène aux arguments sur la liberté, qui ont été défendus brillamment par les deux députés libéraux. J'aimerais leur rappeler simplement un vieil argument: la liberté des uns s'arrête où commence la liberté des autres; le bonheur des uns a pour limite le bonheur des autres. La liberté libérale, pour laquelle je suis également, n'est pas une liberté sauvage, ce n'est pas la liberté du renard dans le poulailler, ni la liberté de l'automobiliste qui chasse, effectivement, les enfants des rues. Tous les dimanches, parce que je suis dans un quartier de gens convenables ou parce que la commune a pris la règle, je ne sais pas, on s'abstient de tondre les pelouses. Peut-être que ma liberté ou mon bonheur serait de tondre le dimanche. Eh bien, par respect pour les autres, je ne tonds pas le dimanche, et ça vaut pour 52 dimanches par an. Je pourrais, de la même façon, un dimanche par an, ne pas faire du bruit en roulant et ne pas déranger les gens qui habitent près des grandes rues.

Quant à l'argument européen tel qu'il a été utilisé plusieurs fois, je dois dire que je voudrais mettre hors pair la façon dont il a été défendu par M. Theiler. M. Theiler est ingénieur comme moi, mais il a manifestement, tout comme moi, une grande formation classique. Il a appris Démosthène, il a appris Cicéron, il sait comment prendre un argument et le retourner pour lui faire dire le contraire de ce qu'il est. De deux choses l'une: ou bien nous sommes dans l'Europe ou bien nous n'y sommes pas. Manifestement, nous n'y sommes pas.

Alors, si nous n'y sommes pas, l'Europe ne peut rien nous imposer. Nous ne sommes pas obligés d'être eurocompatibles, et si les accords bilatéraux sont tels que nous devons demander la permission à Bruxelles pour organiser un di-

manche sans voitures, alors il vaudrait mieux que nous rentrions vraiment dans l'Europe parce que nous pourrions au moins influencer ce genre de décision. Je trouve que la façon dont cet argument a été développé est totalement inadmissible. Et s'il me fallait renoncer au dimanche sans voitures pour avoir le plaisir de rentrer dans l'Europe, alors je serais prêt à renoncer parce qu'il y a une certaine hiérarchie dans les aspirations.

Finalement, tout a été très bien dit par M. Gross Andreas, ce qu'on nous demande, c'est une position de pionnier. Est-ce que, pour une fois, la Suisse pourrait être en avance sur l'histoire et non pas en retard?

Leuenberger Moritz, Bundespräsident: Ich danke Ihnen für diese interessante und ausführliche Diskussion, und ich danke auch der vorbereitenden Kommission, dass sie versucht hat, einen Gegenvorschlag auszuarbeiten, der es ermöglichen könnte, von einer Volksabstimmung abzusehen.

Indes muss ich hier die Bedenken des Bundesrates gegen die Initiative auch als Bedenken gegen den Gegenvorschlag erwähnen. Würde der Gegenvorschlag angenommen – das vielleicht vorweg –, müsste der Bundesrat ein Vernehmlassungsverfahren durchführen, um hier eine Lösung zu finden für den Eidgenössischen Dank-, Buss- und Bettag, der für diese Frage in der deutschsprachigen Schweiz eine andere Bedeutung hat als in der Romandie. Ich kann Ihnen hier also nicht zum Voraus sagen, auf welchen Tag dann dieser allfällige autofreie Tag fallen würde – auf den 1. August nicht, den 1. Mai auch nicht, den 1. April auch nicht –, wir müssten einfach etwas suchen.

Das Ziel der Initiative ist es, eine Besinnung, ein Umdenken im Mobilitätsverhalten zu erwirken und auch einen Beitrag an eine nachhaltige Verkehrspolitik zu liefern. Die Fragezeichen des Bundesrates sind eigentlich die: Können die Initiative und erst recht der Gegenvorschlag dieses Ziel erreichen? Ist das ein ernsthafter Beitrag zu diesen beiden Zielen, ist es nicht eher ein symbolischer Beitrag? Und wenn es ein symbolischer Beitrag ist: Ist es nicht schon bald nur noch ein Feigenblatt, ein Alibi für diese beiden Ziele? Was das Umdenken angeht: Verändert man dadurch, dass man jetzt an einem einzigen Sonntag das Automobil nicht benutzt, das Mobilitätsverhalten? Wäre es nicht viel wichtiger, dass man das Mobilitätsverhalten jeden Tag, am Werktag in der Eigenschaft als Pendler, verändert, dass man vielleicht auf die Eisenbahn umsteigt, Carsharing usw. macht? Ist das nicht das Gleiche, wie wenn man jeden Tag Alkohol trinkt, davon aber wegkommen möchte, und deshalb an einem einzigen Tag dann keinen Alkohol trinkt: Hat man das Verhalten dann nachhaltig geändert? Das hat sich der Bundesrat gefragt, als er zum Gegenvorschlag Stellung nahm.

Der Beitrag zur Nachhaltigkeit: Wir verfolgen ja eine nachhaltige Verkehrspolitik, indem wir die LSWA eingeführt haben, indem wir eine umweltfreundliche Verlagerungspolitik anstreben, indem wir die Abgasvorschriften verschärfen. Da fragen wir uns auch etwas – ich wende mich gerade an Sie, an das Parlament –: Ist es nicht so, dass Sie bei vielen Punkten unserer nachhaltigen Verkehrspolitik Fragezeichen setzen? Ich denke an das CO₂-Gesetz: Ist es denn ein wesentlicher Beitrag zur Nachhaltigkeit, wenn das Parlament die Einführung einer CO₂-Abgabe an sich reisst und diesen Auftrag nicht dem Bundesrat gibt, dafür aber beschliesst, dass man die Automobile an einem einzigen Sonntag zu Hause lassen soll? Ich denke z. B. an den Alpenschutzartikel: Der Bundesrat möchte den Alpenschutzartikel in Kraft lassen – hier gibt es aber eine Mehrheit, die eine zweite Gotthardröhre möchte. Jetzt frage ich mich: Was ist denn der grössere Beitrag zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik? An einem einzigen Sonntag die Automobile zu Hause zu lassen oder eine zweite Gotthardröhre zu bauen?

Ich denke auch, was die Sicherheit im Strassenverkehr angeht: Der Bundesrat wollte die 0,5-Promille-Alkoholgrenze einführen, das Parlament hat jetzt definitiv gesagt: Nein, das behalten wir uns vor. Da frage ich mich: Was wäre der grössere Beitrag zur Sicherheit, dass wir jetzt die Aufgabe hät-

ten, die 0,5-Promille-Alkoholgrenze einzuführen, oder dass die Automobile an einem einzigen Sonntag zu Hause bleiben? Der Bundesrat hat Ihnen vorgeschlagen, dass Neuliker nach dem Erwerben des Führerausweises noch eine Ausbildung machen müssen, dass sie den Ausweis nur auf Probe haben. Beide Kammern haben das jetzt abgelehnt. Auch da frage ich mich: Was ist der grössere Beitrag zur Sicherheit?

Das sind alle diese Fragezeichen, die der Bundesrat gesetzt hat und derentwegen er zu seiner Haltung gekommen ist – die Sie ja kennen.

2. Bundesgesetz über den Strassenverkehr 2. Loi fédérale sur la circulation routière

La présidente (Maury Pasquier Liliane, première vice-présidente): Nous votons sur la proposition de la minorité Thelèr de ne pas entrer en matière.

Abstimmung – Vote

Für Eintreten 94 Stimmen

Dagegen 84 Stimmen

Detailberatung – Examen de détail

Titel

Antrag der Kommission

Bundesgesetz über den Strassenverkehr

Titre

Proposition de la commission

Loi fédérale sur la circulation routière

Angenommen – Adopté

Ingress

Antrag der Kommission

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft beschliesst:

Préambule

Proposition de la commission

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse arrête:

Angenommen – Adopté

Ziff. 1

Antrag der Kommission

Einleitung

Das Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 wird wie folgt geändert:

Art. 2 Abs. 2bis

Jedes Jahr gilt für Motorfahrzeuge an einem Sonntag zwischen dem 15. April und 15. Oktober landesweit ein Fahrverbot von 5 bis 22 Uhr. Davon ausgenommen sind der öffentliche Verkehr sowie berufsmässige Fahrten mit Gesellschaftswagen. Der Bundesrat kann weitere Ausnahmen bestimmen.

Antrag Föhn

Einleitung

Das Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 wird wie folgt geändert:

Art. 2 Abs. 2bis

Am Eidgenössischen Dank-, Buss- und Bettag gilt für Motorfahrzeuge landesweit ein Fahrverbot von 5 bis 22 Uhr. Davon ausgenommen sind der öffentliche Verkehr sowie berufsmässige Fahrten mit Gesellschaftswagen. Der Bundesrat kann weitere Ausnahmen bestimmen.

Ch. I

Proposition de la commission

Introduction

La loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 est modifiée comme suit:

Art. 2 al. 2bis

Un dimanche par année entre le 15 avril et le 15 octobre, la circulation des véhicules automobiles est interdite de 5 heures à 22 heures sur l'ensemble du territoire. Font exception les transports publics ainsi que les courses assurées à titre professionnel au moyen d'autocars. Le Conseil fédéral peut prévoir d'autres dérogations.

Proposition Föhn**Introduction**

La loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 est modifiée comme suit:

Art. 2 al. 2bis

Le jour du Jeûne fédéral, la circulation des véhicules automobiles est interdite de 5 heures à 22 heures sur l'ensemble du territoire. Font exception les transports publics ainsi que les courses assurées à titre professionnel au moyen d'autocars. Le Conseil fédéral peut prévoir d'autres dérogations.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Föhn 86 Stimmen

Für den Antrag der Kommission 85 Stimmen

Ziff. II**Antrag der Kommission**

Im vierten Jahr nach dem ersten autofreien Sonntag beschliesst die Bundesversammlung auf dem Weg der Gesetzgebung die definitive Einführung des Sonntagsfahrverbotes.

Ch. II**Proposition de la commission**

Au cours de la quatrième année suivant le premier dimanche sans véhicules automobiles, l'Assemblée fédérale arrête par voie législative l'instauration définitive de l'interdiction de circuler le dimanche.

Angenommen – Adopté**Ziff. III****Antrag der Kommission****Abs. 1**

Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

Abs. 2

Es gilt ab dem ersten autofreien Sonntag während vier Jahren.

Abs. 3

Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

Ch. III**Proposition de la commission****Al. 1**

La présente loi est sujette au référendum facultatif.

Al. 2

Elle est applicable pendant quatre années à compter du premier dimanche pendant lequel les véhicules automobiles ont l'interdiction de circuler.

Al. 3

Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.

Angenommen – Adopté**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble**

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 99.094/1588)

Für Annahme des Entwurfes 92 Stimmen

Dagegen 88 Stimmen

1. Bundesbeschluss zur Volksinitiative «für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit – ein Versuch für vier Jahre (Sonntags-Initiative)»

1. Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire «pour un dimanche sans voitures par saison – un essai limité à quatre ans (Initiative des dimanches)»

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Examen de détail**Titel und Ingress, Art. 1****Antrag der Kommission**

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1**Proposition de la commission**

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté**Art. 2****Antrag der Kommission****Mehrheit**

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit

(Hollenstein, Aeschbacher, Fehr Hans-Jürg, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Pedrina)

.... die Initiative anzunehmen.

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

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité

(Hollenstein, Aeschbacher, Fehr Hans-Jürg, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Pedrina)

.... cantons d'accepter l'initiative.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit 111 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit 66 Stimmen

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 99.094/1586)

Für Annahme des Entwurfes 95 Stimmen

Dagegen 75 Stimmen

*siehe/voir:
S./p. 58*

Schluss der Sitzung um 12.10 Uhr

La séance est levée à 12 h 10

*siehe/voir:
S./p. 57*

99.094

**Sonntags-Initiative.
Volksinitiative
Initiative des dimanches.
Initiative populaire**

Differenzen – Divergences

Botschaft des Bundesrates 01.12.99 (BBI 2000 503)

Message du Conseil fédéral 01.12.99 (FF 2000 461)

Ständerat/Conseil des Etats 08.03.01 (Erstrat – Premier Conseil)

Nationalrat/Conseil national 04.10.01 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Ständerat/Conseil des Etats 03.12.01 (Differenzen – Divergences)

Ständerat/Conseil des Etats 14.12.01 (Ordnungsantrag – Motion d'ordre)

Nationalrat/Conseil national 14.12.01 (Ordnungsantrag – Motion d'ordre)

Le président (Cottler Anton, président): Le Conseil national nous saisit d'un contre-projet indirect sur lequel nous devons nous déterminer ce soir.

**2. Bundesgesetz über den Strassenverkehr
2. Loi fédérale sur la circulation routière**

*Antrag der Kommission**Mehrheit*

Eintreten

Minderheit

(Hess Hans, Büttiker, Fünfschilling, Lauri, Pfisterer Thomas)

Nichteintreten

*Proposition de la commission**Majorité*

Entrer en matière

Minorité

(Hess Hans, Büttiker, Fünfschilling, Lauri, Pfisterer Thomas)

Ne pas entrer en matière

Maissen Theo (C, GR), für die Kommission: Dieses Geschäft ist vom Nationalrat mit einem Gegenvorschlag zurückgekommen, der dahin geht, dass im Strassenverkehrsgesetz neu eine Bestimmung aufgenommen wird, die einen autofreien Sonntag ermöglicht – jeweils während einer Zeitdauer von morgens um 5 Uhr bis abends um 22 Uhr, also während 17 Stunden –, und zwar am Eidgenössischen Dank-, Buss- und Beitag. Das Ganze wäre im Sinne eines Versuches zu

verstehen, der vier Jahre dauern würde. Dann müsste man das überprüfen und sich überlegen, ob man diese Regelung definitiv in das Gesetz aufnehmen will oder nicht. Es sind in dieser Gesetzesbestimmung bereits Ausnahmen stipuliert und ausformuliert. So sind der öffentliche Verkehr und berufsmässige Fahrten mit Gesellschaftswagen davon ausgenommen. Die ständerätliche Kommission hat zusätzlich eine Ausnahme betreffend die Fahrten von und mit behinderten Personen aufgenommen. Zudem hat der Bundesrat die Möglichkeit, weitere Ausnahmen zu bestimmen.

Die Mehrheit Ihrer Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen ist nun der Auffassung, dass wir uns dem Nationalrat, mit der erwähnten Ergänzung betreffend die behinderten Personen, anschliessen sollten. Wir haben diesen Antrag weniger deshalb gemacht, weil es damit den Initianten ermöglicht würde, die Initiative zurückzuziehen, sondern wir sind der Meinung, dass heute in weiten Kreisen der Bevölkerung das Bedürfnis besteht, einmal im Jahr den privaten Verkehr einzuschränken, Freiraum für Besinnung und Lebensfreude zu schaffen – eine Erfahrung in einer neuen, sonst nicht erlebbaren Dimension ohne den Privatverkehr.

Für mich ist dieser Vorschlag insbesondere deshalb positiv, weil der autofreie Sonntag auf den Eidgenössischen Dank-, Buss- und Betttag festgelegt wird. Ich denke, dass dieser Tag, der sich im Laufe der Zeit von der Bedeutung her vielleicht etwas abgeschliffen hat, eine Aufwertung erfahren kann, so, dass es für diesen Tag des Dankes, der Busse und des Gebetes ein neues Bewusstsein gibt. Ich denke, dass ein solcher Tag gerade mit Blick auf die Ereignisse der jüngsten Zeit sicher etwas ist, das gut tut und das Bewusstsein für den Zusammenhalt in der Gesellschaft fördern kann. Wie man den verschiedenen Schreiben entnehmen kann, die wir in dieser Sache bekommen haben, wird es ferner ein Erlebnis für die Jugend sein, Lebensqualität einmal im Jahr ohne die «automobile Mobilität» zu erfahren. Ich möchte, wenn ich die Jugend angesprochen habe, nur aus einem Brief zitieren, nämlich aus dem Schreiben des Forums der Jugendsession. Man schreibt uns, dass dieses Jugendparlament der Meinung sei, ein stiller, autofreier Sonntag würde zu einem besinnlichen Buss- und Betttag passen und autofreie Sonntage würden die schweizerische Bevölkerung für das Thema Umweltschutz sensibilisieren. Nicht zuletzt – das finde ich vor allem positiv – meinen die jungen Leute, dass damit ein umweltpolitisches Signal für die kommende Generation gesetzt würde.

Nun gibt es freilich verschiedene Vorbehalte gegen diesen Vorschlag. Zum einen wird die Frage gestellt, ob es überhaupt verfassungsrechtlich möglich sei, einen solchen autofreien Sonntag einzuführen. Dazu haben wir ein Schreiben vom 6. April 2000 des Bundesamtes für Justiz an die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates. In diesem Schreiben wird festgehalten: «Auch heute ist unbestritten, dass, gestützt auf Artikel 82 der Bundesverfassung, allgemeine und gesamtschweizerische Sonntagsfahrverbote für den motorisierten Verkehr angeordnet werden dürfen.»

Ein zweiter Vorbehalt betrifft das Verhältnis zu den umliegenden Ländern bzw. zu internationalen Abkommen. Auch hier ist in diesem Schreiben des Bundesamtes für Justiz eine Aussage zum Landverkehrsabkommen gemacht worden, und es wird festgehalten: «So ergeben sich aus dem Landverkehrsabkommen mangels Anwendbarkeit für den nichtgewerblichen Strassenverkehr auch keine weiteren Beschränkungen für die in der Sonntags-Initiative angestrebten allgemeinen Sonntagsfahrverbote.» Das Bundesamt für Justiz hat sich auch mit anderen staatsvertraglichen Schranken für ein Sonntagsfahrverbot befasst und hält dazu fest: «Die durch die Sonntags-Initiative angestrebten allgemeinen Sonntagsfahrverbote ohne diskriminierenden Charakter verstossen auch nicht gegen andere, jederzeit kündbare bzw. zeitlich ohnehin befristete völkerrechtliche Abkommen im Bereich des Strassenverkehrsrechtes.» Daraus ergibt sich also, dass weder von der Verfassung noch von internationalen Abkommen her gegenüber dem Beschluss des Nationalrates Bedenken bestehen.

Interessant ist in diesem Zusammenhang noch ein Brief der Europäischen Kommission vom 24. Mai 2000 an die Initianten der Sonntags-Initiative. Darin heisst es unter anderem: «In diesem Sinne entspricht die Schweizer Volksinitiative für vier autofreie Sonntage auch den Bemühungen in der EU. Die Europäische Kommission würde eine solche Initiative sehr begrüssen und ebenfalls als einen wertvollen Meilenstein für eine nachhaltige Entwicklung in Europa betrachten.» Ich sage Ihnen dies deshalb, weil es immer wieder Stimmen gibt, die sagen, dass der Beschluss des Nationalrates möglicherweise internationalen Abkommen nicht genügen könnte.

Noch einige Bemerkungen zu Fragen bezüglich Durchführbarkeit und Vorbehalten, die angebracht werden. Ich habe etwas in den Archiven gestöbert – bzw. liess andere Leute stöbern – und habe hier den Bundesratsbeschluss vom 21. November 1973 über das Sonntagsfahr- und -flugverbot vor mir. Dieser Beschluss sieht recht nostalgisch aus, er ist nicht in Computerschrift geschrieben, sondern noch mit einfacher Schreibmaschine, aber offenbar konnte man damals mit der Schreibmaschine mindestens so rasch reagieren wie heute. Tatsächlich datiert dieser Beschluss vom 21. November 1973, wurde auf den 25. November 1973 in Kraft gesetzt und bis zum 10. Dezember 1973 für gültig erklärt. Hier wurde das Sonntagsfahr- und zusätzlich -flugverbot festgelegt, und zwar von sonntags 3 Uhr bis montags 3 Uhr, also während 24 Stunden. Es wurden damals verschiedene Ausnahmen festgelegt, ähnlich denjenigen, die im Beschluss des Nationalrates bereits vorgesehen sind. Wie wir alle wissen, hat das Ganze funktioniert, nicht nur während 17 Stunden, sondern gar während 24 Stunden. Ich denke, dass es mit den Ausnahmeregelungen, die der Bundesrat zum Gesetzestext ergänzend machen kann, durchaus möglich ist, diesen autofreien Sonntag durchzuführen.

Nicht durchführbar hingegen ist nach meiner Auffassung der Antrag der Minderheit, bei welchem es darum geht, dass jeder Kanton für sich einen solchen Beschluss für einen autofreien Eidgenössischen Dank-, Buss- und Betttag fassen könnte. Dazu liegt ein Schreiben der kantonalen und städtischen Polizeidirektorinnen und -direktoren vor, das besagt, dass man hier grösstes Vollzugsproblem sehe. Die Polizeidirektoren äussern sich nicht politisch zur Frage «autofreie Sonntage Ja oder Nein?», sondern sie schreiben, wenn schon ein autofreier Betttag eingeführt werde, dann müsse er landesweit und nicht kantonal geregelt werden, weil das sonst zu grössten Vollzugsproblemen führen würde.

Nun noch ein letzter Punkt: Von mir als Vertreter eines Tourismuskantons werden Sie erwarten, dass ich auch kurz auf die Argumente bezüglich Tourismus eingehen. Aus Tourismuskreisen habe ich sehr unterschiedliche Meinungen zu diesem Thema gehört. Es gibt solche, die sagen, das sei eine unmögliche Geschichte, die bringe zu grosse Nachteile. Es gibt im Bereich des Tourismus jedoch auch jene Kreise, die sagen, das sei für sie eine Chance, die es zu nutzen gelte; und zwar gebe es die Chance, einen solchen autofreien Sonntag als Ereignis zu erleben, ihn mit Fantasie zu gestalten.

Man kann sich vorstellen, dass es sogar eine zusätzliche Wertschöpfung gibt, indem es zu zusätzlichen Übernachtungen kommt, weil die Anfahrt am Vortag erfolgen muss. Man kann sich vorstellen, dass der öffentliche Verkehr interessante, attraktive Angebote in Wandergebieten macht, mit vergünstigten Familienbillets usw. Somit gereicht das Ganze dem Tourismus nicht zum Nachteil, sondern durchaus zum Vorteil und wird als Chance gesehen.

Für mich ist klar, dass ein solcher autofreier Sonntag aus Sicht des Tourismus nur in der Zwischensaison möglich ist – für den Eidgenössischen Dank-, Buss- und Betttag trifft das zu. In der Hauptsaison, vor allem im Winter, wo die ganze Problematik der Logistik mit den Skiausrüstungen besteht, wäre es dagegen unmöglich. Hier, so denke ich, ist diese Differenzierung bezüglich Tourismus zu machen.

Sie sehen also: Hier, wie im Übrigen auch in der Kommission, stehen die Meinungen einander gegenüber. Es stellt sich die Frage: Wer hat Recht, die Bedenkenräger oder

jene, die etwas ändern, einen Impuls geben wollen? Wer Recht hat, wissen wir erst, wenn wir diesen Versuch gemacht haben.

Die Mehrheit beantragt Ihnen: Machen wir diesen Versuch für vier Jahre, überprüfen wir nachher und schauen wir, wer hier eher auf der richtigen Fährte war.

In diesem Sinne bitte ich Sie, dem Antrag der Mehrheit zuzustimmen.

Hess Hans (R, OW): Ich habe am 8. März dieses Jahres als Kommissionsberichterstatter aufgezeigt, wie intensiv sich die Kommission mit der Sonntags-Initiative befasst hat. Ich habe dargelegt, dass sie am 26. Mai 2000 dem Bundesbeschluss mit 9 zu 2 Stimmen grundsätzlich zugestimmt, aber beschlossen hat, der Initiative einen indirekten Gegenvorschlag auf Gesetzesstufe gegenüberzustellen. Dieser sieht für eine Versuchsdauer von vier Jahren zwei autofreie Sonntage vor, wovon der eine der Bettag sein soll. Die Kommission hat den Bundesrat ersucht, diesbezüglich ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen.

Die Kommission hatte mit diesem Entscheid an sich mehrheitlich anerkannt, dass die Einführung von autofreien Sonntagen Vorteile bringen könnte, dass der Bogen mit vier autofreien Sonntagen jedoch überspannt würde. Anfang dieses Jahres nahm die KVF-SR Kenntnis von den Ergebnissen des Vernehmlassungsverfahrens. Nebst den meisten Verbänden, Organisationen und Parteien hat sich in der Vernehmlassung auch die überwiegende Mehrheit der Kantone – nämlich 17 – gegen den Vorschlag der KVF-SR ausgesprochen. Auch von den anderen 9 Kantonen hat sich keiner vorbehaltlos für den Gegenvorschlag ausgesprochen. Dieses Vernehmlassungsergebnis ist insofern von besonderer Bedeutung, als die Kantone mit dem Vollzug der autofreien Sonntag betraut würden.

Die Kommission hat nach Vorliegen des Vernehmlassungsergebnisses am 11. Januar 2001 mit 6 zu 0 Stimmen bei 6 Enthaltungen den Gegenvorschlag quasi in zweiter Lesung ebenfalls abgelehnt. Die Kommission stellte damals fest, dass die Opposition nicht wie ursprünglich erwartet von der Anzahl der autofreien Sonntage abhängt, sondern dass die Grundsatzfrage unabhängig von der Zahl autofreier Sonntage – vier oder zwei – beurteilt wird. Dies gilt zweifellos auch bei einem einzigen autofreien Sonntag. Die Probleme bleiben die gleichen. Die Opposition der Vernehmlasser richtete sich gegen den Versuch einer flächendeckenden Einführung.

Der Nationalrat hat nun, ohne dass eine neue Vernehmlassung durchgeführt wurde, die grundsätzlichen Bedenken der Vernehmlasser, wie ich sie oben dargelegt habe, ignoriert und einen autofreien Sonntag als Gegenvorschlag zur Initiative beschlossen. Die Vorstellung der Initianten, dass die Schweiz an autofreien Sonntagen wirklich flächendeckend autofrei sein könnte, lässt sich jedoch auch mit einem einzigen autofreien Sonntag nicht verwirklichen. Es ist unvorstellbar, dass die Nationalstrassen, die öffentlichen Plätze und sämtliche Strassen für jeglichen Verkehr gesperrt und in Spielstrassen verwandelt werden könnten, wie sich das die Initianten vorstellen. Die Freigabe von Autobahnen und Hauptstrassen für so genannte Events könnte unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit nur erfolgen, wenn diese für den Verkehr wirklich gesperrt würden, was aber mit Blick auf die Bedürfnisse der Öffentlichkeit in Bezug auf die Versorgungs-, Ambulanz-, Feuerwehr- und Polizeifahrzeuge unvorstellbar ist. Eine Sperrung der Strasse ist aber auch mit Blick auf die Autobusse, auf den öffentlichen Verkehr und auch – was der Gegenvorschlag nun vorsieht – mit Blick auf die berufsmässigen Fahrten mit Gesellschaftswagen überhaupt nicht machbar. Damit entfallen die Strassen von vornherein als Spielplätze und Orte für Events, wie dies von den Initianten angestrebt wird.

Nun haben die meisten von uns Post bekommen: Ansichtskarten und allerlei Ähnliches. Siebenjährige Kinder schreiben uns, dass sie wieder ein Recht auf Freizeit und Kultur wollen, ein Recht auf Schutz vor körperlich-geistiger Gewalt-

anwendung und ein Recht, auf der Strasse spielen zu können. Ich glaube, dass man jetzt den Initianten doch sagen müsste, dass es unfair ist, solche Post von siebenjährigen Kindern verschicken zu lassen. Sie lassen die Kinder in einem Glauben, der nie verwirklicht wird.

Grosse Bedenken sind aber auch in Bezug auf den internationalen Verkehr angebracht. Die Schweiz als klassisches Transitland kann doch nicht einfach an einem Sonntag die Grenzen schliessen und erwarten, dass das Ausland den zusätzlichen Verkehr übernimmt oder der motorisierte Verkehr an unserer Grenze für einen Tag Halt macht. Vermutlich müssten wir dann an diesem Sonntag Zivilschutzanlagen öffnen, um den «gegrundeten» – nun ein Modewort – Privatverkehr irgendwie unterzubringen.

Auch der Vergleich der Initianten mit dem Ausland hält nicht stand. Im Ausland ist nirgends flächendeckend ein autofreier Sonntag eingeführt worden. Die autofreien Sonntage wurden auf einzelne Städte oder Gemeinden beschränkt.

Die Begründung der Initianten für die autofreien Sonntage lässt ausser Acht, dass der Verkehr in ländlichen und vor allem in touristischen Gebieten nicht als unzumutbare Belästigung angesehen wird. Er wird im Gegenteil als Notwendigkeit empfunden. Fahrverbot-Sonntage benachteiligen die peripheren Regionen der Schweiz. Die dort ansässige Bevölkerung empfindet staatlich aufgezwungene motorfahrzeugfreie Sonntage nicht als Erlebnis, sondern vielmehr als eine Diskriminierung.

Es liegt auch auf der Hand, dass das landesweite Sonntagsfahrverbot der schweizerischen Tourismuswirtschaft beträchtlichen Schaden zufügen wird, auch wenn Herr Malsen das jetzt negiert. Insbesondere die Anbieter von sportlichen und kulturellen Freizeitaktivitäten wie Museen, Openairs, Sportveranstaltungen, Skilifte, Bergbahnen, die nicht mit dem öffentlichen Verkehr erreicht werden können, sowie die auf die Automobilisten ausgerichteten Dienstleistungsangebote müssen mit erheblichen Einnahmehausfällen rechnen.

Ich weise darauf hin, dass örtlich begrenzte Motorfahrzeugverbote an Sonntagen, die der Steigerung der Attraktivität des betroffenen Gebietes, der Wohnlichkeit und der Lebensqualität dienen und dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung gerade an Sonntagen entgegenkommen, ohne weiteres durch Artikel 3 Absatz 4 des SVG gedeckt sind. Das Astra hat dies gegenüber der Kommission ausdrücklich bestätigt. Dass dem so ist, beweisen auch die motorfahrzeugfreien Erlebnis-tage am Burtensee, die so genannten «slow up».

Nach meiner Überzeugung stellt das allgemeine, tageweise Verbot zur Benützung von Motorfahrzeugen einen unberechtigten Eingriff in die persönliche Freiheit der Bürger dar. Generelle Sonntagsfahrverbote schränken den Grundsatz der freien Wahl des Verkehrsmittels ein und stellen einen unverhältnismässigen Eingriff in die Bewegungsfreiheit dar.

Anlässlich der Anhörung der Initianten am 6. April 2000 erklärten die Initianten, dass sie sich mit allenfalls zwei motorfahrzeugfreien Sonntagen nicht zufrieden geben würden. Sie verlangten mindestens drei autofreie Sonntage. Zwischenzeitlich scheint diesbezüglich ein Wandel eingetreten zu sein, und die Initianten geben sich bereits mit einem Sonntag zufrieden. Wenn heute die Mehrheit des Ständerates dem Nationalrat folgt, wollen die Initianten die Initiative zurückziehen. Mit dieser Lösung erreichen die Initianten, dass die Stimmbürger zu einem autofreien Sonntag an der Urne nichts mehr zu sagen haben, es sei denn, es werde das Referendum ergriffen. Das ist meiner Meinung nach un-demokratisch. Hierzu dürfen wir aber nicht Hand bieten.

Die Kommission hat den Entscheid über den autofreien Bettagssonntag im Konferenzgebäude des Flughafens Kloten gefasst. Zuvor beschäftigte sich die Kommission u. a. mit dem unfreiwilligen Grounding der Swissair vom 2. Oktober 2001. Einhellig wurde die Auffassung vertreten, dass das Grounding der Swissair eine Katastrophe war und der Schweiz grossen Schaden zugefügt hat. Es ist wohl eine echte und rechte Portion Ironie, dass die Kommission am gleichen Tag am gleichen Ort freiwillig einen landesweiten motorfahrzeugfreien Sonntag beschlossen hat, offenbar in

der Meinung, dass uns diese Freiwilligkeit weder national noch international Schaden zufügen könnte. Aus all diesen Überlegungen beantrage ich Ihnen, dem Bundesbeschluss zuzustimmen und die Sonntags-Initiative ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung zu empfehlen.

Pfisterer Thomas (R, AG): Sicher dürfen wir nicht dramatisieren. Das ist eine sympathische Idee, und ich habe allen Respekt vor den Initiantinnen und Initianten. Das leuchtet ohne weiteres ein. Ich bin auch gerne bereit, weiterhin diesen Appell für mich selber zu beherzigen. Ich fahre ohnehin fast täglich mit dem Velo, auch an den Bahnhof und zur Arbeit, erst recht selbstverständlich am Werktag.

Trotzdem bestehen eine Reihe von sachlichen Bedenken, die wir ernst nehmen müssen. Es liegt immer noch das Problem der Durchsetzung auf dem Tisch. Es liegt immer noch das Problem des Zentralismus auf dem Tisch. Es besteht immer noch das Problem des unnötigen Zwangs, und es liegt neu und verstärkt das Problem der Demokratie auf dem Tisch.

Zur Durchsetzung: Wir haben das letzte Mal auf das Problem hingewiesen, wie das überhaupt bewerkstelligt werden soll: Ordnungsbussen, Kostenprobleme, Rechtsschutzverfahren usw.

Ich darf ganz besonders das Problem der Landesgrenze hervorheben, darf ich doch hier einen Grenzkanton mit einer grösseren Anzahl von grenzüberschreitenden Brücken vertreten. Man stelle sich vor, wie das an der Landesgrenze an einem derartigen Bettag aussehen würde. Ich lade jedes Mitglied des Rates, das noch zweifelt, ein, sich das einmal vorzustellen. Wahrscheinlich kann man sogar Freiwilligendienst an der Landesgrenze leisten und bei diesen Brücken den Nachbarn aus Deutschland erklären, was in unserem Lande geschehen ist. Denken Sie auch an die vielen Sonntagsarbeiterinnen und Sonntagsarbeiter!

Das Ganze wird ohnehin kein richtig autofreier Sonntag. Der Vergleich mit 1973 ist nicht ganz überzeugend. Damals waren wir alle ganz anders eingestellt; einmal mental, weil wir unter dem Schock der Ölkrise standen, zudem waren damals die Reiseautos auch verboten. Stellen Sie sich einmal vor, was da alles nach den Vorstellungen des Bundesrates und der Initianten offenbar herumfahren soll. Das muss an sich einleuchten: Polizei; Notfalldienste; Beförderung leicht verderblicher Güter wie Milch und Zeitungen; Orchestermaterial; die Behindertentransporte werden ausdrücklich erwähnt, die Taxis und eben die Gesellschaftswagen. Es ist also kein richtig autofreier Sonntag, und damit haben wir auf all diesen Strassen unbestreitbar ein Sicherheitsproblem. Ich habe immer noch Verständnis für das Vernehmlassungsergebnis. Natürlich hat man damals von zwei Sonntagen gesprochen, aber bei einem Sonntag ist das nicht anders, als wenn man von zwei Sonntagen spricht.

Zum Zentralismus, Herr Maissen: Landesweit und undifferenziert angewendet – in der vielgestaltigen Schweiz –, ist das nicht leicht zu verstehen. Stadt und Land sind doch nicht gleich zu behandeln, Industrie und Tourismus sind nicht gleich zu behandeln, auch Berg- und Mittelland sind nicht gleich zu behandeln, Kernstädte und Dörfer sind nicht gleich zu behandeln. In Europa gibt es meines Wissens kein landesweites Sonntagsfahrverbot; ein solches ist nirgends eingeführt worden, sondern es gibt nur gemeindeweise Lösungen. Also auch dort hat man daran gedacht.

Dieser unnötige Zwang und die Vorstellung, dass man die Mobilität verändern könne, indem man die Köpfe und die Herzen mit einem Fahrverbot umdreht, sind doch nicht ganz realistisch. Es ist für mich untrüglich, auf Befehl des Staates autofrei zu werden; freiwillig tue ich das selbstverständlich sofort, und dies an mehr als einem Sonntag.

Was soll das Ganze mit dem Bettag zu tun haben? Ich habe auch etwas Gesichtsforschung betrieben: Der Bettag ist eine uralte Einrichtung, er steht schon in der Bibel und ist in unserem Land eine alte Einrichtung; er wurde übrigens – das habe ich nicht gewusst – am 1. August 1832 auf Antrag des Standes Aargau auf jeweils den dritten Sonntag des

«Herbstmonates» eingeführt. Inwiefern wir die Probleme, die wir heute leider haben, mit dem Fahrverbot am Bettag lösen wollen, ist doch schwer verständlich.

Schliesslich zu den neuen Argumenten:

1. Das Demokratieargument ist das gleiche wie damals. Sie stellen dem Bundesrat einen Blankoscheck aus. Wir haben uns in der Verfassung dazu verpflichtet, dass das Wichtige im Gesetz steht und nicht an den Bundesrat delegiert wird. Hier würden wir einen Sündenfall begehen, wie er sonst vielleicht nur in der Aussenpolitik erlaubt ist – hier aber nicht.

2. Das möchte ich auch noch einmal unterstreichen: Wenn Sie dem Gegenvorschlag zustimmen, dann geht die Vorlage so durch. Dann besteht die Möglichkeit, dass die Initiative zurückgezogen und kein Referendum ergriffen wird. Dann haben Sie auf diesem Weg durch ein Hintertürchen das Sonntagsfahrverbot eingeführt. Denn ein Referendum ist ja relativ unwahrscheinlich.

Das geschieht, obwohl Volk und Stände vor kurzem anders entschieden haben: Sie haben am 4. März 2001 mit 77 zu 23 Prozent Nein zur Tempo-30-Initiative gesagt; sie haben ein Jahr vorher, am 12. März 2000, mit 79 zu 21 Prozent Nein zur Verkehrshalbierungs-Initiative gesagt. Jetzt kommen wir mit einem Anliegen, das etwa in die gleiche Richtung geht. Also lade ich Sie ein, den Gegenvorschlag überhaupt nicht zu behandeln und nicht darauf einzutreten, dann können Volk und Stände entscheiden, denn wir wollen diesen Entscheid doch nicht umgehen.

Ich beantrage Ihnen daher, auf den Gegenvorschlag gar nicht erst einzutreten, damit eben Volk und Stände darüber entscheiden können.

Bieri Peter (C, ZG): Ich gehörte anlässlich der Behandlung der Initiative für vier autofreie Sonntage während der Frühjahrssession zu den Gegnern dieser Initiative, weil sie mir ganz klar zu weit ging. Ich darf erwähnen, Herr Pfisterer, dass ich auch gegen Tempo 30 und gegen die Verkehrshalbierung war. Ich hatte in der vorbereitenden Kommission jedoch angeregt, einen indirekten Gegenvorschlag mit dem Bettag und einem zusätzlichen autofreien Sonntag zu prüfen. Wenn nun dieser indirekte Gegenvorschlag auf Gesetzesstufe erfolgt, ist das unser Verdikt, und man kann sicher nicht den Initianten den Vorwurf machen, sie hätten damit den Entscheid neben dem Volk «vorbeigeschlichen». Wenn wir es waren, die so entschieden haben, dann tragen auch wir die Verantwortung dafür und nicht die Initianten.

Nachdem jedoch die Vernehmlassung zur Variante mit zwei autofreien Sonntagen mehrheitlich negativ ausfiel, war für mich diese Forderung vorerst erledigt. Ich habe jedoch damals in Lugano vor Ihnen angeregt, dass sich die nationalrätliche KVF die Idee eines autofreien Bettages nochmals überlegen möge. Ich tat dies, weil auch einige Kantone die Idee des autofreien Bettages positiv beurteilt hatten. Diese führten weniger die Schonung der Umwelt als Motivationsgrund an als vielmehr grundsätzliche Überlegungen zum menschlichen Bedürfnis nach Ruhe, Einkehr und nach einer gewissen Besinnung auf die eigenen Wurzeln.

Dazu motiviert, mich für diesen autofreien Bettag einzusetzen, hat mich auch die Vernehmlassung meines Kantons, sprich der Regler des Kantons Zug, wenn sie etwa schreibt, dass sie diesen Vorschlag begrüsse und dabei auch zur Erkenntnis komme, dass dies einen Ausbruch aus dem Courant normal bedeuten könne, der der Bevölkerung ein Bewusstsein für ein anderes Verhältnis zur Mobilität schenken könne. Der Kanton Zug, immerhin ein wirtschaftsstarker Kanton, schrieb auch, aus volkswirtschaftlicher Sicht seien zwei autofreie Sonntage – damals ging es um zwei Sonntage – im Jahr zudem ohne weiteres vertretbar.

Auch andere Kantone haben den indirekten Gegenvorschlag unterstützt, so etwa die Grenzkantone Schaffhausen und Thurgau. Wenn diese beiden Regierungen den grenzüberschreitenden Verkehr, den ich durchaus als Problem anerkenne, nicht als unüberwindbares Hindernis betrachten, zeigt dies doch, dass dieses Problem offenbar nicht unlösbar ist.

Selbst die Tessiner Regierung hat sich positiv geäußert. Bedenken hatte ich auch bezüglich der Berggebiete. Wenn aber Bergkantone wie Appenzell Ausserrhodon, Bern oder Tessin sich positiv äussern und die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete einen autofreien Bettag sogar in touristischer Hinsicht als etwas Gutes zu bezeichnen vermag, kann es mit diesen Bedenken nicht so gravierend sein.

Bedenken wurden zudem im Hinblick auf die Verträglichkeit mit unseren Nachbarstaaten angemeldet. Wie aber jetzt Kollege Maissen als Kommissionssprecher dargelegt hat, konnten diese Bedenken entkräftet werden; auch die Verwaltung hat dies in der KVF so bestätigt.

Letztlich geht es hier um einen Versuch. Das muss immer wieder betont werden. Es geht um einen Versuch, den wir, sofern das Vorhaben untauglich ist, wieder absagen können. Wer, wie der zweitgrösste Automobilverband, bei einer solchen Idee nur das Negative, das Unmögliche und die Beschränkung der so genannten unbegrenzten Freiheit der Automobilisten sieht, der wird sich für eine solche Idee nie und nimmer erwärmen können. Er wird den Versuch nie wagen und damit auch nie das Resultat kennen lernen. Ich meine, etwas Idealismus, der Mut, einmal etwas Neues und vielleicht auch mal etwas Unkonventionelles zu wagen oder es mindestens doch zu versuchen, dabei aber ehrlich genug zu bleiben und die Übung bei negativen Erfahrungen abzubrechen, würden diesem Land, in der heutigen Zeit, nicht so schlecht anstehen.

Ich bitte Sie deshalb aus diesen Gründen, der Mehrheit der Kommission und dem Nationalrat zuzustimmen.

Jenny This (V, GL): Im Wissen, dass sich meine Überzeugungskunst in Grenzen halten wird, möchte ich Ihnen trotzdem beantragen, dem Bettag als autofreiem Sonntag zuzustimmen. Dies möchte ich aber ausdrücklich als Versuchsbetrieb für vier Jahre und mit anschliessendem neuem Beschluss.

Es ist ja nicht so, dass dort, wo autofreie Sonntage durchgeführt worden sind, das Leben nicht stattgefunden hat und stillgestanden ist. Im Gegenteil: Autofreie Sonntage bringen nicht nur der Bevölkerung viel, solche Tage kommen auch dem öffentlichen Verkehr zugute. Wissen Sie, gewisse Damen und Herren muss man vom Glück überzeugen – da gehörte ich auch dazu. Erst als ich als Politiker den öffentlichen Verkehr benutzen musste, merkte ich, wie mobil der öffentliche Verkehr letztlich sein kann. Mit einem autofreien Bettag machen wir nichts Revolutionäres.

Herr Kollege Pfisterer hat es angetönt: Natürlich können Autofahrer ihr Auto auch ohne Vorschrift jederzeit zu Hause lassen. Das stimmt. Weil das aber ohne Vorschrift nicht alle gleichzeitig machen, bringt diese Übung eben nichts, rein gar nichts.

Man hört auch immer wieder, dass solche Verbote wegen dem Ausland nicht durchzuführen seien. Herr Hess hat es, glaube ich, angetönt. Vor Wochenfrist hörte ich am Freitagabend, dass Italien von Freitag auf Sonntag beschlossen hatte, dass sämtlicher öffentlicher Verkehr bestreikt werde. Da hat kein Mensch nach internationalen Vereinbarungen gerufen. Man hat das akzeptiert und sich organisiert. Hier kann man bewusst Jahre im Voraus etwas unternehmen. Wäre es so schlimm, wenn wir Hunderttausenden wenigstens 15 Stunden pro Jahr in ihrem Wohnumfeld weniger Lärm, mehr Ruhe und mehr Bewegungsfreiheit verschaffen könnten?

Nun zum bösesten aller bislang gehörten Einwände und Argumente, wonach ein autofreier Sonntag pro Jahr für die Autofahrer Terror oder Diktatur bedeute: Da bitte ich zu bedenken, dass sich heute viele Hunderttausend Personen 365 Tage und 365 Nächte im Jahr wehrlos dem Lärm eines immer noch zunehmenden Autoverkehrs aussetzen müssen. Das ist nicht gottgegeben. Vor dreissig Jahren haben solche Leute ihre Wohnquartiere gewählt, als praktisch noch kein Verkehr vorhanden war. Sie können sich nicht wehren; der Lärm und die Immissionen nehmen zu. Kann man hier

von Terror sprechen, wenn für all diese wenigstens einmal pro Jahr nur ein ganz kleiner Beitrag geleistet würde?

Die eingeschränkte Freiheit und das Demokratieverständnis – ein weiteres Stichwort; Kollege Pfisterer hat darauf hingewiesen. Ist es nicht so, dass die vom Verkehr Betroffenen nur die Unfreiheiten des Verkehrs zu dulden haben und in ihrer Bewegungsfreiheit täglich eingeschränkt werden, aber nicht nur während eines Tages, sondern während des ganzen Jahres? Die haben keine Alternative, im Gegensatz zu den Autofahrern am autofreien Bettag. Die können wenigstens den öffentlichen Verkehr benützen.

Der Gegenvorschlag sei nicht EU-kompatibel, wird auch immer wieder argumentiert. Bei dieser Frage geht es nur darum, ob diese Massnahme diskriminierend ist oder nicht. Hier werden aber alle gleich behandelt – ob Ausländer oder Schweizer. Deshalb wäre diese Massnahme eben durchaus EU-kompatibel. Dieser Gegenvorschlag bringt Berechenbarkeit. Man kann sich frühzeitig darauf einstellen.

Deshalb möchte ich Sie bitten, diesem Gegenvorschlag für einen autofreien Bettag zuzustimmen, nicht zuletzt auch im Hinblick darauf, dass an einem solchen Tag unzählige Unfälle mit Schwerverletzten vermieden werden könnten.

Berger Michèle (R, NE): Je ne vais pas non plus prolonger le débat; mes préopinants ont bien expliqué pourquoi ils demandaient de soutenir le contre-projet. Je vais vous expliquer les raisons pour lesquelles j'appuie la proposition de la majorité de la commission.

Tout d'abord, c'est un contre-projet du Conseil national et de la commission du Conseil des Etats à une initiative qui demandait quatre dimanches sans voitures. Je trouve que ce contre-projet est raisonnable; il invoque un seul dimanche sans voitures durant l'année.

La deuxième raison, c'est que si nous votons ce contre-projet, les auteurs de l'initiative ont dit qu'ils allaient retirer leur initiative. Donc, ils abandonnent dans la direction qu'ont donné le Conseil national et la commission du Conseil des Etats.

La troisième raison, c'est que c'est un essai valable sur quatre ans.

La quatrième raison, c'est que le canton d'où je viens, lorsque nous avons envoyé en procédure de consultation un contre-projet pour deux dimanches sans voitures, avait déjà adopté la proposition des deux dimanches. Il est donc ouvert à cette proposition et accepte d'avoir une journée sans voiture durant l'année.

Un des éléments que je réfute, c'est celui où on nous dit: «Il y aura une restriction de la mobilité personnelle.» Je ne peux pas accepter cet argument parce que, ne pas avoir de voiture durant quelques heures, une journée sur une année, je ne crois pas qu'on puisse affirmer que c'est une restriction de la mobilité individuelle. C'est simplement faire prendre conscience qu'on peut aussi vivre sans la voiture durant quelques heures, au cours d'une année.

Büttiker Rolf (R, SO): Ich möchte den Glaubenskrieg in dieser Sache nicht fortsetzen. Ich habe mich in der Kommission auch dafür eingesetzt, dass ein Vernehmlassungsverfahren über zwei autofreie Sonntage durchgeführt wird. Wir haben die klare Antwort der Kantone erhalten: 17 Kantone waren dagegen – dazu gehört auch mein Kanton –, und sie haben uns auf die Vollzugsprobleme hingewiesen. Aber ich möchte diese Schiene und diese Argumente nicht fortführen.

Mir behagt an dieser Sache, wie sie jetzt vorliegt, die Übungsanlage nicht; deshalb gehöre ich zur Minderheit. Für mich ist das jetzt deshalb auch ein staatspolitisches Problem. Das Volk hat nicht nur über die Verkehrshalbierungsinitiative und über die Tempo-30-Initiative abgestimmt, sondern es hat schon einmal in dieser Sache abgestimmt, nämlich 1978 über die Burgdorfer Initiative. Alle Stände haben sie 1978 abgelehnt. Die jetzige Übungsanlage, dieser Gegenvorschlag, führt natürlich dazu, dass die Initiative zurückgezogen und dieser autofreie Sonntag eigentlich auf dem Gesetzeswege eingeführt wird. Das ist für mich ein staatspolitisches Problem, denn wir werden unseren Bürgerinnen

und Bürgern erklären müssen, warum einmal darüber abgestimmt worden ist, das Volk das Anliegen abgelehnt hat und es dann, ein paar Jahre später, trotzdem eingeführt wird.

Herr Bieri, ich mache das den Initianten nicht zum Vorwurf. Sie haben es richtig gesagt: Diese Übungsanlage mit einem Gegenvorschlag liegt hier in unserer Verantwortung. Es liegt in unserer Verantwortung, dass es staatspolitische Probleme bringt, wie ich sie jetzt geschildert habe, indem das Anliegen ohne Volksabstimmung eingeführt wird.

Deshalb möchte ich eine Volksabstimmung haben. Ich möchte, dass das Volk zu dieser zweifellos emotionalen Frage an der Urne Stellung beziehen kann, wie es das bereits einmal getan hat. Wenn wir das wollen und diese Verantwortung wahrnehmen wollen, müssen wir den Gegenvorschlag ablehnen, damit das Volk über die Initiative abstimmen kann.

Ich möchte diese Frage vom Volk beantwortet haben, deshalb bin ich für die Minderheit und lehne einen Gegenvorschlag ab.

Es ist klar, man kann jetzt sagen, man könne das Referendum ergreifen. Aber das Referendum wegen eines autofreien Sonntages zu ergreifen, ist für diejenigen, die es ergreifen und den Abstimmungskampf führen müssen, vielleicht auch wieder unverhältnismässig aufwendig. Deshalb möchte ich Ihnen beliebt machen, den Gegenvorschlag abzulehnen und das Volk über die Einführung von autofreien Sonntagen entscheiden zu lassen, vor allem, weil das Volk in dieser Frage bereits einmal befragt worden ist.

Noch ein Wort: Immer wieder wird gesagt, wir hätten solche autofreien Sonntage schon einmal gehabt. Aber ich muss Ihnen sagen – ich habe das in der Botschaft des Bundesrates nachgelesen –: Bei den Autofahrverboten während des Zweiten Weltkrieges, während der Suez-Krise im Jahre 1956 und während der Erdölkrise 1973 wurde befristet, mit Notrecht, operiert, und das ist staatspolitisch nicht mit der jetzigen Situation vergleichbar.

Lombardi Filippo (C, TI): Dopo che il collega Bieri ha sostenuto che «selbst der Kanton Tessin» ha dimostrato interesse per questa proposta, sarei evidentemente malvenuto a distanziarmi dalla posizione del mio cantone. Non voglio ripetere quanto è già stato detto dai colleghi di commissione, che fanno parte, come me, della maggioranza che vi raccomanda di aderire al controprogetto uscito dal Consiglio nazionale. Vorrei solo dire, anche nella lingua di Dante, che forse fare un tentativo di questo genere, limitato nel tempo a quattro anni per prendere coscienza delle potenzialità che ci potrebbero essere nel considerare ogni tanto in modo diverso il nostro rapporto con i trasporti, con il traffico, con l'organizzazione della nostra vita, vale la pena. Quindi, sosterrò in plenum, come ho fatto in commissione, l'idea di questo controprogetto.

Leuenberger Ernst (S, SO): Ich bin auch Mitglied der Kommission. Es geht jetzt darum zu entscheiden, ob dieser Rat überhaupt auf einen indirekten Gegenvorschlag eintritt, Ja oder Nein. Wie dann allenfalls der indirekte Gegenvorschlag aussehen soll, wird sich in einer zweiten Debatte zu klären haben. Ich möchte mich eigentlich nicht auf die verkehrstechnischen und verkehrspolitischen Diskussionen einlassen; sie sind hinreichend geführt worden. Ich möchte zwei Begriffe aufnehmen, die von Vorrednern in die Diskussion geworfen worden sind. Herr Pfisterer hat gesagt – und er hat Recht mit dieser Aussage –, dass damals, 1973, das Land unter dem Schock der Erdölkrise stand. Herr Büttker hat davon gesprochen, dass man damals mit Notrecht regiert hat. Was kostet es eigentlich, am Ende des Jahres 2001 zuzugeben, dass wir unter Schock stehen? Der Herbst 2001 hat uns gerade im Verkehrsbereich, gerade mit Verkehrsmitteln Ereignisse beschert, die wir vorher nie für vorstellbar, nie für möglich, nie für anstellbar, nie für realisierbar gehalten hätten. Es wäre gewiss ein bisschen Demut am Platz, sich zu fragen, ob nicht auch solche Ereignisse von uns als Schock und nicht nur als Benzin- und Dieselmangel interpretiert werden müssen.

Vielleicht – damit komme ich zum Eidgenössischen Dank-, Buss- und Bettag – könnten wir auch einmal vis-à-vis dem Schweizervolk und den Kantonen, die wir hier vertreten, ein Zeichen setzen und sagen: Jawohl, liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger, wir sind geschockt über das, was wir da erleben mussten, über das, was sich als von uns nicht beeinflussbar erwiesen hat. Wir möchten wenigstens einen Tag im Jahr auf die individuellen Verkehrsmittel verzichten und etwas zur Bettagsruhe beitragen.

Ich appelliere vor allem an die Enkelinnen und Enkel der liberal-radikalen Staatsgründer dieses Bundesstaates, die nämlich den Bettag erfunden haben – Herr Pfisterer hat sich sogar die Mühe genommen, das Datum herauszufinden –, um auch die laizistischen Eidgenossen gelegentlich zur Besinnung anzuhalten.

Ich bin jedenfalls davon überzeugt, dass es durchaus angezeigt ist, festzustellen, dass man im März 2001, als wir diese etwas verrückte Sonntags-Initiative diskutiert haben, noch hatten damit argumentieren können, unsere Welt sei ja in Ordnung. Verkehrspolitisch sei es etwas schwierig, die armen Verkehrspolizisten seien überfordert, und das sei für diese Personalkategorie eine schwierige Geschichte. Aber im Dezember 2001 kann niemand mehr behaupten, es sei seit März nichts geschehen.

Ich möchte wirklich einmal mit dem grossen Lützelflüher Pfarrer Bitzius sagen: Es gibt Leute, die müssen im Kalender nachsehen, wann Bettag ist. Er würde vielleicht noch beifügen – und das ist nicht lästerlich, wenn ich das sage –: «Was hülfte es dem Menschen, wenn er die ganze Welt gewönne und nähme doch Schaden an seiner Seele?»

Ich stimme jedenfalls für Eintreten auf diesen Gegenvorschlag, und ich halte einen autofreien Eidgenössischen Buss-, Dank- und Bettag für eine eidgenössische Wunschvorstellung, die mir und hoffentlich auch Ihnen am Herzen liegt.

Brändli Christoffel (V, GR): Nach den fulminanten Voten, vor allem auch nach dem Votum meines Nachbarn, nehme ich zur Kenntnis, dass es eigentlich in Richtung dieses autofreien Sonntags geht. Ich möchte aber doch noch zwei, drei kritische Dinge anführen. Es wird gesagt: Weil in Italien der öffentliche Verkehr nicht funktioniert, hat man das Problem mit dem Privatverkehr gelöst; man kann natürlich jetzt nicht glauben, dass das Umgekehrte auch funktioniert. Ich bin sehr froh, dass die allgemeine These hier lautet: Ja zu einem autofreien Sonntag; der öffentliche Verkehr bewältigt das Problem. Das war etwa die Aussage. Ich habe auch zur Kenntnis genommen, dass Glarus so gut erschlossen ist.

Ich glaube, wenn wir die Situation analysieren, dann stellen wir fest, dass es in diesem Land – das möchte ich hier deutlich sagen – Regionen gibt, die mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossen sind. Es gibt aber auch Regionen, die mit dem öffentlichen Verkehr nach wie vor schlecht erschlossen sind. Ich würde mich natürlich sehr darüber freuen, wenn jetzt der Bundespräsident erklären würde, es sei ja selbstverständlich, dass der Bund besorgt sei, eine gleichwertige öffentliche Verkehrserschliessung im ganzen Land sicherzustellen. Wenn Sie das tun, dann können Sie selbstverständlich diese autofreien Sonntage verfügen.

Ich möchte Ihnen nur ein kleines Beispiel anführen: Es gibt im Unterengadin vielleicht hundert, zweihundert Leute, die jeden Sonntagabend nach Zürich fahren, um dort zu arbeiten. Das ist mit dem öffentlichen Verkehr nicht möglich. Jetzt sagen Sie: Vor 10 Uhr ist es beim Vereintunnel nicht möglich, das Auto zu verladen. Es stellt sich hier die Frage, ob Sie an diesem Tag jenen öffentlichen Verkehr zur Verfügung stellen, der diese Verkehrsbeziehungen ermöglicht. Es gibt verschiedene Berggemeinden, abgelegene Regionen, die pro Tag vielleicht drei-, viermal mit einem Postauto erschlossen werden und sonst über kein Angebot verfügen.

Diese Fragen, meine ich, müssten auch diskutiert werden. Ich wende mich nicht gegen die Absicht, nachdem ja der Trend klar ist, aber ich meine, der Bund müsste hier – gerade im Hinblick auf einen solchen autofreien Sonntag – die

Fragen des öffentlichen Verkehrs in peripheren Regionen analysieren. Meiner Meinung nach müsste er hier dann auch die Zusicherung abgeben, dass er dafür besorgt wäre, dass der öffentliche Verkehr – auf Kosten des Bundes – in den peripheren Regionen funktioniert. Das wäre auch eine Vision, die man später einmal generell umsetzen könnte.

Briner Peter (R, SH): Das Anliegen eines autofreien Bettages ist zweifellos eine sympathische Angelegenheit. Ich denke auch, dass gelegentlich eine Portion Idealismus der helvetischen Politik nicht zum Schaden gereicht. Dennoch werde ich mit der Minderheit für Nichteintreten stimmen, und zwar deshalb, weil ich das Vorhaben in seinem praktischen Vollzug schlicht für undurchführbar halte.

Ich erkläre Ihnen das an der Realität unseres Kantons. Diese Realität ist unserer Kantonsregierung natürlich auch bekannt; sie hat deshalb zu dieser Initiative einen Haufen Vorbehalte angebracht. Weil sie aber eine sympathische Regierung ist, hat sie zu dieser sympathischen Initiative in der Vernehmlassung so halbwegs Ja gesagt. Ich kann aber nicht mit «Jein», sondern nur mit Ja oder Nein stimmen.

Wie sieht diese Realität aus? Sehen Sie, Schaffhausen teilt mehr als 80 Prozent seiner Grenze oder gut 150 Kilometer mit Deutschland. Wir haben sechs grosse Grenzübergänge; zwei davon betreffen Nationalstrassenanlagen. Und jetzt, ganz praktisch: Was wollen Sie all den zwischen 5 und 22 Uhr anreisenden Touristen und Geschäftsleuten sagen, die sich an der Grenze stauen werden? «Tut uns Leid, die Schweiz ist heute geschlossen, la Suisse est fermée» – Wahnsinn, nicht? Das führt ganz unweigerlich zum besagten neuartigen Grounding. Ich bezweifle aber, ob in der Grenzregion, in den netten Städtchen wie Gottmadingen, Blumberg, Stühlingen, Erzingen und Jestetten, wo die Leute dann hängen bleiben, Beherbergungsmöglichkeiten oder Zivilschutzräume vorhanden wären.

Man komme mir nicht mit dem Argument, während der Erdölkrise habe man sich auch arrangiert. Damals war der Ölhahn für alle zu, es war im weitesten Sinne auch eine europaweite Koordination gegeben – wir haben das gehört. Dies gilt aber heute nicht mehr. Wir sind andererseits mehr als auch schon um jeden Touristen und Besucher froh, der unser Land besucht und nicht umfahren will.

Wenn wir hingegen selbst von der Idee autoarmer Sonntage angetan sind, hindert uns ja niemand daran, an x Sonntagen unserer Wahl das Auto freiwillig nicht zu benutzen.

Langenberger Christiane (R, VD): Je dois tout d'abord dire que je suis opposée à l'initiative populaire. En revanche, par rapport au contre-projet, j'ai passé par différents états d'âme. C'est vrai qu'il est intéressant d'entendre M. Büttiker dire que finalement, c'est contre même la population qui devrait voter. Et puis, le contre-projet permettrait néanmoins que les initiants retirent leur initiative.

Je comprends M. Briner, qui dit que, pour Schaffhouse, c'est une situation qui n'est presque pas réalisable en raison de la proximité de l'Allemagne qui entoure Schaffhouse de tous les côtés. Je comprends.

En revanche, j'aimerais m'adresser à M. Leuenberger Ernst pour lui dire que, pour les Vaudois, le «Bettag» a un contexte un peu différent. Pour nous, c'est la journée du Comptoir Suisse. Celui-ci dure dix jours, et c'est le jour où le Comptoir fait le plus d'affaires. Alors, vous allez priver le canton de Vaud et le Comptoir de quelque chose de très important. Et là, je dois dire que mon âme est divisée, parce que je suis à la fois pour cette journée sans voitures, mais en même temps le canton de Vaud m'a dit: «Non! Pas ce dimanche-là!»

Alors, vous allez, je pense, dans les détails de la discussion, trouver peut-être encore une meilleure solution. Peut-être allez-vous proposer autre chose, Monsieur Leuenberger?

Marty Dick (R, TI): J'ai de nombreuses raisons de voter non. J'habite dans une région périphérique, tellement périphérique qu'il est assez difficile aujourd'hui d'atteindre le

reste du pays, soit par une route qui passe à 2000 mètres d'altitude, soit par un chemin de fer qui remonte au XIXe siècle. C'est une région qui est assez pauvre en transports publics, parce que la population est très disséminée sur le territoire; c'est une région de frontière qui vit beaucoup du trafic journalier: les provinces de Côme et de Varèse ont 2 millions d'habitants, et cela dans un rayon kilométrique très restreint à partir de la frontière suisse. De plus, j'habite un petit village de montagne qui a 102 habitants et que ne desservent que quelques courses postales par jour.

Toutes ces raisons qui pourraient m'induire à voter non ne sont pas suffisantes pour que je m'oppose à l'initiative populaire ou au contre-projet. Malgré tous ces problèmes, malgré toutes ces difficultés, nous pouvons, comme pays, comme société, comme communauté, prendre la décision de dire: «Un jour par année, nous serons sans autos. Avec cela, nous voulons manifester notre volonté d'œuvrer, même si cela n'a qu'une valeur symbolique, pour un développement durable.» Je crois que ce serait un message pour nous-mêmes et un message pour la communauté internationale.

On vous a dit, on vous a écrit que c'est très mauvais pour le tourisme. Eh bien, voyez-vous, il y a beaucoup de personnes qui parlent au nom du tourisme. Moi, je me permets simplement de dire que si le peuple suisse devait décider qu'un jour par année il n'y aura pas d'autos en Suisse, je vous assure que le marketing touristique suisse exploitera cette idée d'une façon formidable. On pourra présenter la beauté de nos villes sans trafic. On pourra transformer nos vallées en pistes de vélo, de skate-board et de trottinette. On pourra faire de très nombreuses initiatives et les présenter avec des paquets promotionnels, avec des nuitées à des prix particuliers. Je crois que ce serait l'occasion d'une redécouverte. Donc, ce qui, apparemment, pourrait être un obstacle pour le tourisme, pourrait, en réalité, être une idée formidable de marketing.

Je suis parfaitement conscient qu'il y a des obstacles pratiques d'application, mais voyez-vous, moi, comme vous ou comme beaucoup d'entre vous, j'ai un souvenir tellement formidable de ces dimanches des années septante. Alors, cela a été possible! Je ne vois pas pourquoi aujourd'hui ça ne devrait pas être possible!

Le fait de l'eurocompatibilité aussi ne me paraît pas être un argument. M. Maissen, rapporteur de la commission, qui habite une zone tout à fait périphérique comme la mienne, l'a fait remarquer: la Commission européenne salue avec satisfaction cette idée qu'il y a dans notre pays et elle laisse entendre que cette idée fera son chemin aussi en Europe. Alors, je me demande pourquoi on ne pourrait pas être une fois les premiers. Je crois que c'est une idée qui vaut la peine d'être mise à l'épreuve; il y a une période de mise en pratique. Je pense qu'il vaut la peine qu'une société se mobilise pour une journée symbolique. Il n'y a pas besoin de toujours se mobiliser seulement pour payer moins d'impôts, pour faire un tas de trucs où c'est seulement le profit qui compte. On pourrait donner une fois un autre type de message.

Slongo Marianne (C, NW): Steter Tropfen höhlt den Stein – bei diesem Geschäft ist diese Redensart nicht unangebracht. Einige schwerwiegende Ereignisse haben stattgefunden seit der parlamentarischen Behandlung dieser Vorlage in Lugano; Kollege Leuenberger hat darauf hingewiesen. Mit einigem Erstaunen habe ich auch die Wandlungen und diskreten Vorgänge zur Kenntnis genommen, die hinter den Kulissen stattgefunden haben. Ich danke für die zahlreichen Zuschriften der Befürwortenden der Sonntags-Initiative, deren Inhalt ich gleichwohl nicht teile.

Warum bin ich grundsätzlich gegen den vorliegenden Antrag der Kommissionenmehrheit? Ich gliedere meine Meinung wie folgt: Wie bewerten wir die touristischen und wirtschaftlichen Aspekte? Was bedeutet uns die persönliche, individuelle Gestaltung der Freizeit? Wie stark beeinflusst unser Entscheid den Umweltschutzgedanken? Wie beurteile ich diese Vorlage politisch?

1. Wie bewerten wir die touristischen und wirtschaftlichen Aspekte? Herr Kollege Dick Marty hat seine Sichtweise der intakten Chancen für den Tourismus erläutert. Er ist Präsident von Schweiz Tourismus. Er hat dargelegt, dass die Gäste des Tagestourismus beispielsweise bereits am Vortag sehr wohl mit dem Auto ins Tessin fahren könnten und am autofreien Bettag selbst, allerdings nach 22 Uhr, die Rückreise antreten könnten. Was bedeutet dies für Familien mit schulpflichtigen Kindern, welche bekanntlich am Montagmorgen wieder ausgeruht in der Schule erwartet werden? Diese Gäste haben zwar einige autofreie Stunden irgendwo in unserem Land genossen. Diesen Genuss der Stille und der unberührten Natur können sie aber an jedem beliebigen Tag ohne staatliche Intervention in zahlreichen autofreien Ferienorten – z. B. in Zermatt, Braunwald im Glarnerland oder auf der Klewenalp im Kanton Nidwalden – und auf zahlreichen Alpen und in zahlreichen Tälern unseres Tourismuslandes Schweiz erleben und geniessen.

In einem Nebensatz von Kollege Maissen habe ich gehört, dass ein autofreier Sonntag während der Skisaison für ihn als Kommissionssprecher nicht infrage käme. Aber im Herbst sei dies absolut möglich. Ich kenne Betriebe, welche speziell bei idealen Wetterbedingungen im September die umsatzstärksten Einnahmen generieren. Aus welcher Kasse wollen wir diese Verluste ausgleichen?

Es ist meines Wissens eine jahrzehntealte, schöne Tradition, am Bettag in Lausanne den Comptoir Suisse durchzuführen; Frau Langenberger hat darauf hingewiesen. Viele der Besucherinnen und Besucher benutzen selbstverständlich die öffentlichen Verkehrsmittel, um in die Waadtländer Metropole zu fahren. Viele andere sind für den Messebesuch jedoch auf private Motorfahrzeuge angewiesen. Ich frage Sie: Wie würden Sie als OK-Präsidentin oder Kassier reagieren, wenn ein lokal oder regional wichtiger Traditionsanlass am staatlich verordneten autofreien Tag stattfinden würde?

Wir alle wissen sehr wohl, dass die Möglichkeit für eine zeitlich begrenzte Sperrung des Individualverkehrs in Dörfern und Städten mit erprobten Umfahrungsmöglichkeiten bereits heute besteht. Bei uns ist das beispielsweise bei der Äplerchilbi, beim Samichlaus-Einzug, bei der Fasnacht und bei Sportanlässen der Fall. Meine wirtschaftspolitische Würdigung beinhaltet zwar ebenfalls die Überzeugung, dass für den Tourismus eine möglichst intakte Natur einen grossen Stellenwert hat. Deshalb setze ich mich dafür ein und begrüsse es ausdrücklich, dass Tourismus und Landwirtschaft eng zusammenarbeiten. Auch in unserem kleinen Kanton Nidwalden ist der Tourismus ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Diese Branche ist besonders wetterabhängig und von den Auswirkungen der verheerenden Terroranschläge in Amerika besonders hart betroffen. Zusätzliche Barrieren will ich für den wichtigen Wirtschaftszweig Tourismus nicht akzeptieren.

2. Was bedeutet uns die persönliche, individuelle Gestaltung der Freizeit? Den Antrag, einen autofreien Bettag einzuführen, lehne ich ab, weil mich die Argumente nicht überzeugen. Früher, in unseren Jugendjahren, war es ein ungeschriebenes Gesetz, am Bettag das Auto nur in Nottfällen zu benutzen. Die Gesellschaft hat sich verändert. Wie sehen die Realisierung und die rechtliche Situation beispielsweise für den Transitverkehr aus? In unseren Köpfen haben sich die Bilder der Siebzigerjahre mit autofreien Autobahnen und darauf spazierenden Eltern mit Kinderwagen, Drei- und Zweirädern usw. eingepägt. Die Vorstellung, dass ich mit dem Auto nach Dänemark oder Spanien fahre und bei der Rückreise, gesetzlich verordnet, in Deutschland oder Frankreich blockiert bin, weil beispielsweise der Tag der deutschen Einheit oder der 14. Juli als autofrei erklärt wurde, gefällt mir nicht.

3. Wie stark beeinflusst unser Entscheid den Umweltschutzgedanken? Natürlich weiss ich, dass es wegen der massiven Luftverschmutzung im Sommer hin und wieder notwendig ist, Innenstädte für den Verkehr zu sperren oder die Zulassung mittels gerader oder ungerader Autokennzeichen zu regeln. Diese Umweltschutzmassnahmen verstehe und akzeptiere ich.

Aus meiner Sicht können sie jedoch keinesfalls als Argument für einen flächendeckenden autofreien Bettag in unserem Land verwendet werden. Die umweltgerechtere Botschaft lautet von mir aus gesehen, dass möglichst viele Leute freiwillig auf die Benutzung ihres Motorfahrzeuges verzichten sollen. Ich stelle bei mir fest, wie wunderbar ich es seit Jahren finde, sonntags – und zwar nicht nur am Bettag – eben nicht auf die Strasse hinaus zu müssen. Aber haben alle Menschen in der Schweiz dieses Privileg, sich auf dem Balkon oder im eigenen Garten zu erholen? Zudem fahre ich aus Vernunftgründen meist mit der Bahn von Stadt zu Stadt oder benutze innerstädtisch gerne praktisch ausschliesslich die öffentlichen Verkehrsmittel. Mein klares Nein zum autofreien Bettag beinhaltet gleichzeitig den Appell an uns alle, die privaten Motorfahrzeuge verantwortungsbewusst zu nutzen.

4. Welches sind die politischen Beweggründe meiner klaren Ablehnung? Ich stelle fest, dass die Initiantinnen und Initianten der Sonntags-Initiative vier autofreie Sonntage einführen wollen. Dieser Vorschlag ist demokratisch, und ihre Begründungen sind, auch wenn ich sie nicht teile, aus ihrer Sicht legitim. Die Sonntags-Initiative beschäftigt nun seit geraumer Zeit die zuständigen Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen beider Kammern. Diese Prozesse benötigen viel Zeit und Energie. Jetzt geht es noch um den «kleinen Finger» bzw. um einen autofreien Sonntag mit einer Versuchszeit von vier Jahren.

Auch diesen «kleinen Finger» lehne ich grundsätzlich ab, weil ich einerseits gegen ein staatlich verordnetes Sonntagsfahrverbot bin und andererseits nicht will, dass wir ständig neue gesetzliche Regeln und Verbote einführen. Zudem setzen wir falsche Signale für künftige Initiativen, ein Signal wie: «Man muss nur genügend oft und hartnäckig eine Idee zur Diskussion stellen, irgendwann bekommt man eine demokratische Mehrheit»; bei anderen Themen kann sich auch eine gewünschte Verzögerung ergeben.

Gestern haben die Stimmenden nebst dem Bundesbeschluss zur Schuldenbremse zu vier Volksinitiativen Stellung genommen. In Diskussionen im Vorfeld des Abstimmungs-sonntags ist mir oft die Frage aufgefallen, wieso man erneut zu derselben Frage und demselben Thema Stellung nehmen müsse. Es wäre schade, wenn Stimmbürgerinnen und Stimmbürger aus solchen Motiven der Urne fernblieben.

Wie Sie wissen, behandeln wir im Ständerat – oder haben bereits behandelt – mehrere Initiativen: die Gold-Initiative, die Gesundheits-Initiative, die Initiative «Ja zu fairen Mieten», die Initiative «gegen Asylmissbrauch», die Initiativen «Moratorium plus» und «Strom ohne Atom» und die Ständesinitiativen betreffend Cannabis-Produkte; zudem beschäftigen wir uns mit sehr vielen parlamentarischen Initiativen.

Von all diesen Aktivitäten sind nicht nur wir Ständerätinnen und Ständeräte betroffen, sondern je nach Sachgebiet und Entscheid die ganze Gesellschaft, die Wirtschaft und die Politik auf allen Ebenen, vor allem aber unsere Bürgerinnen und Bürger. Vor den Wahlen werden wir alle gegenüber dem Wahlvolk, unserer Basis, ernsthaft betonen, dass wir uns dafür einsetzen werden, möglichst wenig und nur Wesentliches gesetzlich vorzuschreiben. Deregulierung ist das Thema. Theorie und Praxis drohen später auseinander zu klaffen. Ich ersuche Sie, diese Diskrepanz zu verhindern.

Zusammenfassend schlage ich vor, dass die Sonntags-Initiative dem Volk ohne Gegenvorschlag des Parlamentes zur Entscheidung vorgelegt wird. Persönlich lehne ich die Sonntags-Initiative wie auch diesen so genannten gut gemeinten Kompromiss mit vierjähriger Versuchsphase entschieden ab.

Schmid Carlo (C, AI): Nachdem am Sonntag keine Lastwagen fahren und gemäss Artikel 2 Absatz 2bis berufsmässige Fahrten mit Gesellschaftswagen erlaubt sind, habe ich hier keine Interessenbindung offen zu legen. Trotzdem bin ich für Nichtentretren. Es geht um wenig. Ich muss Ihnen sagen, dass viele Gründe für die Mehrheitsmeinung, die jetzt angeführt worden sind, von mir geteilt werden können.

Was die Machbarkeit angeht, wird es klar zu Behinderungen kommen. Aber machbar ist die Geschichte. Bei gutem Willen wird man Mühe haben zu sagen, es sei überhaupt nicht machbar.

Die Frage des Demokratieverständnisses stellt sich für mich im Prinzip auch nicht, und zwar deswegen, weil ich nicht nur dann von Demokratie spreche, wenn es um obligatorische Volksabstimmungen geht, sondern auch bei fakultativen Referenden. Wenn jemand will, kann er das fakultative Referendum ergreifen, und damit hat dann das Volk – allerdings nicht die Stände – die Stimme.

Was die Eurokompatibilität betrifft: Sie ist ja bei Gott gegeben. Wenn man sieht, was die Italiener von Zeit zu Zeit mit uns anstellen, da haben wir jahraus, jahrein die entsprechenden Konsequenzen erlebt, mit Staus auf der A2 bis hinauf nach Luzern – also wenn die das können, können wir das auch. In dieser Hinsicht wird man uns wenig vorwerfen können.

Bezüglich Ökologie muss ich Ihnen allerdings sagen, dass ich nicht der Auffassung bin, dass das eine sehr ökologische Veranstaltung ist. Die Ökologie wird nicht sehr viel gewinnen, ob Sie jetzt einen Sonntag mehr oder weniger fahren. Nur, ich muss Ihnen auch sagen, dass die Ökologie nicht sehr viel gewinnen wird, wenn Sie auf die öffentlichen Verkehrsmittel umsteigen, denn auch sie brauchen Energie. Die Eisenbahn braucht auch Energie – ich nehme an, dass der Strom in der Leitung nicht nur von der Grande Dixence kommt, da hat es auch noch einige slowakische Kohlekraftwerke, die da Kilowattstunden einspeisen, es gibt auch noch einige Atommeiler, die da ihre «Iönlein» herumfahren lassen. Also, mit anderen Worten, Ökologie nur dann, wenn Sie an diesem Tag tatsächlich auf jegliche Mobilität verzichten – das Ruhebedürfnis ist dann angesagt.

Ob das Ruhebedürfnis von unserer zeitgemässen Bevölkerung aber tatsächlich so hoch geschätzt wird, wie es immer propagiert wird, ist eine andere Frage. Ich könnte mir durchaus vorstellen, dass auf der Bellevuebrücke in Zürich an diesem autofreien Bettag rossbespannte Loveparade-Veranstaltungen durchgehen und in aller Lautheit der Sonntag gefeiert wird. Oder auf einer Autobahn hätten Sie Inlineskater, die mit portablen Radios herumfahren. Ruhe und Stille sind in unserer Zeit nicht angesagt.

Was mich an dieser Wendung des Verfahrens etwas stört, ist der religiös-ethische Beigeschmack, den diese ganze Geschichte mit dem Bettag nun erhält. Als ob das ein gottgefälliges Werk wäre, das wir da tun würden. Lieber Ernst Leuenberger, Sie haben Gotthelf zitiert; lassen Sie mich Carlo Schmid zitieren: Nur der freiwillige Verzicht ist gottgefällig, auch am Bettag.

Sagen Sie Nein!

Epiney Simon (C, VS): Cette initiative est révélatrice du paradoxe helvétique. Si nous sommes prêts à réduire nos besoins, à limiter notre confort, à réduire notre parc de véhicules par famille, à renoncer de manière générale à la mobilité intérieure et extérieure, à accepter des mesures incitatives pour réduire le taux de CO₂, si nous sommes sages pour renoncer à deux voies au Gothard afin de libérer le Tessin de l'asphyxie causée par l'automobile, bref si nous voulons que le développement durable ne se résume pas à un dimanche par année sans voitures, alors nous devons voter oui à cette initiative.

Si c'est pour se donner bonne conscience parce que nous sommes victimes de nos propres excès, alors il faut être sage pour voter non, comme il faut être sage lorsqu'on n'a pas résolu les problèmes que pose cette initiative populaire. Qui, en effet, se soucie des régions qui ont besoin du tourisme pour vivre, parce qu'il n'y pas d'alternative au tourisme? Qui se soucie de ceux qui ont besoin de véhicules ce jour-là pour aller au travail? Qui se soucie des étudiants qui doivent quitter leur famille pour rejoindre le lieu de leurs études? Bref, toute une série de problèmes pratiques font que si c'est pour se donner bonne conscience, il vaut mieux avoir un développement durable pendant toute l'année.

Leuenberger Moritz, Bundespräsident: Ich habe Ihnen vorher bei den Jahreszielen für das nächste Jahr gesagt, dass es Ereignisse gibt, die total unerwartet kommen, und dass der Bundesrat dann eigentlich als Kollegium gar nicht darauf reagieren kann. Ein solches Ereignis ist der Beschluss Ihrer Kommission. Niemand hätte gedacht, dass sie sich heute Nachmittag dem Nationalrat anschliesst. Ebenso waren die Voten von Herrn Jenny und Herrn Marty nach menschlichem Ermessen eigentlich nicht voraussehbar. *(Heiterkeit)*

Deswegen kann ich nicht im Namen des Bundesrates sprechen. Gut: Würden wir in einem System mit einem Premierminister leben, könnte ich frei entscheiden, was ich jetzt sagen dürfte, aber in einem solchen Fall ist halt das Kollegium zuständig. Das Kollegium hat Ihnen ja seine Meinung zur Initiative schon gesagt. Wir haben gesagt, dass wir uns fragen würden, ob die Initiative tatsächlich zu einem Umdenken in Sachen Mobilität führe. Ob sie nicht eher ein Alibi sei, ob nicht die wirkliche, nachhaltige Verkehrspolitik in einer Verlagerungspolitik in die LSVA und darin bestünde, dass z. B. ein Pendler jetzt nicht mehr das Auto, sondern vielleicht öffentliche Verkehrsmittel benützt, dass er Car-Sharing macht usw., ob nicht das ein viel nachhaltigeres Umdenken sei. Wenn ich jetzt das Resultat des Kompromisses ansehe, muss ich mich fragen, ob das Alibi jetzt weg und es rein thematisch nicht eher so ist: Wenn wir schon bei vier Sonntagen von einem Alibi sprachen, ist bei nur einem Sonntag rein rechnerisch das Alibi viermal grösser und nicht viermal kleiner. Dieses Fragezeichen muss ich immerhin hier platziert haben.

Ich sehe, in welcher Richtung der Beschluss geht, und möchte dennoch zwei Warnungen aussprechen. Zwei Dinge können Sie vom Bundesrat nicht erwarten, wir können Ihnen das nicht garantieren:

1. Sie möchten, dass die Schweizerinnen und Schweizer an diesem Tag über den Sinn der Mobilität nachdenken. Der Bundesrat kann trotz allen flankierenden Massnahmen nicht garantieren, dass alle das dann tatsächlich auch tun.

2. Ich kann nicht garantieren, dass diejenigen, die tatsächlich über die Mobilität nachdenken, es in diesem Sinne tun, wie Sie es gerne hätten; umso weniger, als ich dem Text entnehme, dass sich das Verbot nicht auf das Lesen der Sonntagspresse ausdehnt.

Was die andere Forderung von Herrn Brändli betrifft, dass der Bundesrat dann die Kosten für den öffentlichen Verkehr, der an diesem Tag verstärkt werden müsste, vollumfänglich übernehme: Auch diese Garantie kann ich Ihnen nicht abgeben. Wir müssen auch da ein Vernehmlassungsverfahren durchführen, wir müssen an Alternativen denken. Ich meine, wenn es jetzt schon der Eidgenössische Dank-, Buss- und Bettag ist, könnte man auch an die Kollekten denken, die an diesem Tag in den Kirchen durchgeführt werden. *(Heiterkeit)*

Wenn die Initiative nicht zur Abstimmung kommt, heisst das für den Verkehrsminister, dass er einmal weniger in die «Arena» muss; das ist durchaus verlockend. *(Heiterkeit)* Wir würden die Vorteile, die Sie uns mehrheitlich allenfalls beschern, zu geniessen wissen.

Aber im Namen des Bundesrates kann ich hier nicht mit wehenden Fahnen für die Mehrheit sein, sondern werde vor allem sehen, wie gross die Minderheit sein wird.

Malsen Theo (C, GR), für die Kommission: Ich möchte kurz eine Bemerkung dazu machen, damit es klar ist, auch zuhanden des Protokolls: Herr Bundespräsident, der Antrag der Kommission sollte an sich nicht überraschend sein, denn die Kommission hat ihn am 8. November 2001 beschlossen. Selbst für einen Verkehrsminister ist das genügend Zeit, damit die Post bis zu ihm kommt. *(Heiterkeit)*

Le président (Cottier Anton, président): Nous votons sur la proposition de non-entrée en matière de la minorité Hess Hans.

Abstimmung – Vote

Für Eintreten 20 Stimmen

Dagegen 24 Stimmen

99.094

**Sonntags-Initiative.
Volksinitiative
Initiative des dimanches.
Initiative populaire**

Ordnungsantrag – Motion d'ordre

Botschaft des Bundesrates 01.12.99 (BB1 2000 503)
Message du Conseil fédéral 01.12.99 (FF 2000 461)

Ständerat/Conseil des Etats 08.03.01 (Erstrat – Premier Conseil)

Nationalrat/Conseil national 04.10.01 (Zweirat – Deuxième Conseil)

Ständerat/Conseil des Etats 03.12.01 (Differenzen – Divergences)

Ständerat/Conseil des Etats 14.12.01 (Ordnungsantrag – Motion d'ordre)

Nationalrat/Conseil national 14.12.01 (Ordnungsantrag – Motion d'ordre)

Ordnungsantrag Leuenberger

Die Schlussabstimmung über die «Sonntags-Initiative» ist bis zur Frühjahrssession 2002 aufzuschieben.

Schriftliche Begründung

Die Frage, ob das Parlament einen indirekten Gegenvorschlag beschliesst, befindet sich noch im Differenzbereinigungsverfahren zwischen den Räten. Somit haben die Initianten nicht alle Beurteilungselemente für einen eventuellen Rückzug der Initiative.

Motion d'ordre Leuenberger

La votation finale sur l'«initiative des dimanches» est à renvoyer jusqu'à la session de printemps 2002.

Développement par écrit

L'examen d'un contre-projet indirect à l'initiative est en procédure de divergences. Les initiants ne disposent pas des éléments nécessaires pour éventuellement retirer l'initiative.

Leuenberger Ernst (S, SO): Ich habe gestern Abend bei Sitzungsschluss fairerweise angekündigt, dass ich Sie heute nicht überrumpeln will, sondern gedenke, einen Ordnungsantrag zu stellen, diese Schlussabstimmung nicht jetzt, sondern in der Frühjahrssession vorzunehmen.

Zur Begründung möchte ich zuerst festhalten: Es ist wahr, dass es der Praxis unserer Räte entspricht, dass ein Geschäft in die Schlussabstimmung kommt, sobald es in beiden Räten behandelt ist. Was bedeutet dies nun für jene Fälle, wo ein indirekter Gegenvorschlag – und hier in dieser Frage ist es so – noch unterwegs ist? Wir haben es zwar abgelehnt, einen indirekten Gegenvorschlag zu beschliessen. Der Nationalrat hat aber einen solchen im ersten Durchgang beschlossen und hat die Differenz noch nicht bereinigen können. Es wäre nun ein Akt der politischen Fairness gegenüber den Initianten, dass sie en pleine connaissance de cause über einen allfälligen Rückzug ihrer Initiative entscheiden könnten, indem sie nämlich wüssten, ob es einen indirekten Gegenvorschlag gibt oder nicht.

Sie haben eingangs unseren Ratspräsidenten gehört, der ausgeführt hat, dass hier von den Fristen her keine so grosse Eile besteht wie beim vorherigen Geschäft. Ich füge noch etwas bei: Wenn wir diese Praxis strikt nach Buchstaben weiterführen, müsste das praktisch und notwendigerweise dazu führen, dass man in den Kommissionen, in welchen ein indirekter Gegenvorschlag diskutiert wird, dann einfach dazu überginge, die Initiativen erst ganz am Schluss zu behandeln, dann nämlich, wenn der Gegenvorschlag bereinigt ist. So wäre dieses ganze Verfahren durchführbar. Ich bitte Sie also, diese Schlussabstimmung hier und heute nicht durchzuführen und dafür den Termin der Frühjahrssession vorzusehen; dies um gegenüber den Initianten eine gewisse politische Fairness zu bewahren.

Hess Hans (R, OW): Was Ernst Leuenberger gesagt hat, ist richtig. Auch in der Kommission bestand immer die Meinung, dass beides zusammen behandelt wird. Wir haben uns auch gegenüber den Initianten so geäußert. Ich würde es auch unfair finden, wenn wir jetzt in einer Einzelaktion die Initiative «erledigen» würden.

Ich bitte Sie, dem Antrag Leuenberger zuzustimmen.

Abstimmung – Vote

Für den Ordnungsantrag Leuenberger 38 Stimmen
Dagegen 1 Stimme

99.094

Sonntags-Initiative. Volksinitiative

Initiative des dimanches. Initiative populaire

Ordnungsantrag – Motion d'ordre

Botschaft des Bundesrates 01.12.99 (BBI 2000 503)

Message du Conseil fédéral 01.12.99 (FF 2000 461)

Ständerat/Conseil des Etats 08.03.01 (Erstrat – Premier Conseil)

Nationalrat/Conseil national 04.10.01 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Ständerat/Conseil des Etats 03.12.01 (Differenzen – Divergences)

Ständerat/Conseil des Etats 14.12.01 (Ordnungsantrag – Motion d'ordre)

Nationalrat/Conseil national 14.12.01 (Ordnungsantrag – Motion d'ordre)

Ordnungsantrag Vollmer

Das Geschäft 99.094, «Sonntags-Initiative», ist von der Liste der Schlussabstimmungsgeschäfte zu streichen.

Schriftliche Begründung

1. Findet eine Schlussabstimmung am 14. Dezember 2001 statt, wird dem Initiativkomitee von der Bundeskanzlei eine Frist bis zum 28. Dezember 2001 gesetzt, um über einen allfälligen Rückzug der Initiative zu entscheiden.
2. Die Frage, ob das Parlament einen (indirekten) Gegenvorschlag beschliesst, befindet sich noch im Differenzbereinigungsverfahren zwischen den Räten.
3. Der Rückzugsentscheid ist für die Initianten verständlicherweise erst in Kenntnis des Entscheides über einen Gegenvorschlag sinnvoll und möglich.
4. Eine Verschiebung der Schlussabstimmung kollidiert nicht mit den gesetzlich vorgegebenen Behandlungsfristen.

Motion d'ordre Vollmer

L'objet 99.094, «Initiative des dimanches», est retiré de la liste des votations finales.

Développement par écrit

1. Si le vote final a lieu le 14 décembre 2001, la Chancellerie fédérale imposera au comité d'initiative de décider d'ici au 28 décembre 2001 d'un éventuel retrait de l'initiative.
2. La question de savoir si le Parlement oppose un contre-projet indirect à l'initiative dépend encore de l'issue de la procédure d'élimination des divergences.
3. Les auteurs de l'initiative ne pourront se prononcer en toute connaissance de cause sur un éventuel retrait de leur texte que lorsqu'ils auront connaissance des décisions des Chambres concernant le contre-projet.
4. Le report du vote final est tout à fait possible au vu du délai prescrit pour le traitement de cette initiative populaire.

La présidente (Maury Pasquier Liliane, présidente): Il faut faire ici la même remarque qu'à l'objet 99.076: La motion d'ordre est caduque, et le vote final aura lieu en mars 2002.

99.094

Sonntags-Initiative. Volksinitiative

Initiative des dimanches. Initiative populaire

Differenzen – Divergences

Botschaft des Bundesrates 01.12.99 (BBl 2000 503)
Message du Conseil fédéral 01.12.99 (FF 2000 461)

Ständerat/Conseil des Etats 08.03.01 (Erstrat – Premier Conseil)
Nationalrat/Conseil national 04.10.01 (Zweitrat – Deuxième Conseil)
Ständerat/Conseil des Etats 03.12.01 (Differenzen – Divergences)
Ständerat/Conseil des Etats 14.12.01 (Ordnungsantrag – Motion d'ordre)
Nationalrat/Conseil national 14.12.01 (Ordnungsantrag – Motion d'ordre)
Nationalrat/Conseil national 04.03.02 (Differenzen – Divergences)
Ständerat/Conseil des Etats 11.03.02 (Differenzen – Divergences)

2. Bundesgesetz über den Strassenverkehr 2. Loi fédérale sur la circulation routière

Antrag der Kommission

Mehrheit

Festhalten

Minderheit

(Seiler, Bezzola, Binder, Hegetschweiler, Kurrus, Polla, Schenk, Theiler, Weigelt)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates (= Nichteintreten)

Proposition de la commission

Majorité

Maintenir

Minorité

(Seiler, Bezzola, Binder, Hegetschweiler, Kurrus, Polla, Schenk, Theiler, Weigelt)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats (= Ne pas entrer en matière)

Seller Hanspeter (V, BE): Ich bitte Sie im Namen einer starken Minderheit, bei diesem Geschäft dem Beschluss des Ständerates zuzustimmen. Die Argumentation ist an sich bestimmt schon bekannt, weil wir ja bereits mehrmals über dieses Geschäft diskutiert und beraten haben. Ich beschränke mich deshalb darauf, die wichtigsten Argumente in Erinnerung zu rufen:

1. In unserer hektischen und für viele stressigen Zeit vermitteln autofreie Tage zeitliche Ruheoasen. Solche Tage oder auch schon Halbtage oder auch nur Abende sind ohne Zweifel gemeinschaftsfördernd. So gesehen könnten also autofreie Zeiten, autofreie Tage durchaus Sinn machen. Dass

autofreie Tage zu Treibstoffeinsparungen und weniger Luftbelastung führen, das allerdings ist bestimmt eine Illusion. Am Gesamtverbrauch pro Jahr wird sich in beiden Sparten bestimmt überhaupt nichts ändern.

Das Bedürfnis nach autofreien Tagen ist also vorhanden. Man hat ja diesem Bedürfnis bereits Rechnung getragen, weil es mit der bestehenden Gesetzgebung nämlich schon jetzt möglich ist, autofreie Tage durchzuführen. Sie haben bestimmt festgestellt, dass immer mehr Regionen, immer mehr Gemeinden, immer mehr Orte, immer mehr Täler von dieser Kompetenz, autofreie Tage, Halbtage oder Ähnliches durchzuführen, Gebrauch gemacht haben, und zwar alle zusammen mit grossem Erfolg. Ich muss Ihnen sagen, das sind massgeschneiderte Lösungen, die den Zielsetzungen der Initianten und Initiantinnen weitgehend gerecht werden. Gesamtschweizerische, flächendeckende autofreie Tage, vom Gesetzgeber verfügt, vom Staat verordnet, das ist bestimmt die schlechtere Lösung, weil sie den verschiedenen regionalen Gegebenheiten nie Rechnung tragen können wird. Warum befehlen, warum staatlich verordnen, wenn's, wie die Tatsachen beweisen, auch anders geht?

2. Es ist etwa gesagt worden, die EU habe nichts einzuwenden gegen autofreie Tage in der Schweiz. Das mag sein. Aber wissen Sie: Nicht die EU kommt am Samstag, Sonntag, übers Wochenende auf den Ballenberg, nach Appenzel, in die vielen kulturellen Bettagskonzerte, auf den Rigli. Es sind die Bürgerinnen und die Bürger, die in der EU wohnen, die nicht kommen können an diesen Tagen. Es ist daraus zu schliessen, dass wirtschaftliche Einbussen in vielen, vor allem ländlichen Regionen vorprogrammiert sind. Das ist ein zweiter Grund, warum wir Sie bitten, sich dem Ständerat anzuschliessen.

3. Nur ganz kurz: Unser Land ist ja auch ein Transitland, vor allem Nord-Süd beziehungsweise Süd-Nord. Und da habe ich schon den Eindruck, dass das ordentlich Schwierigkeiten geben würde, auch wenn man das vorher mitteilen würde, wenn man solche autofreien Tage flächendeckend für das ganze Land, für das ganze Transitland Schweiz verfügen würde.

4. Faktisch schmuggeln wir bei einer Zustimmung zum Kommissionsantrag den Entscheid über autofreie Tage eigentlich am Volk vorbei. Die Initianten haben ja einen Rückzug ihrer Initiative angekündigt, wenn wir die vorgeschlagene so genannte Bettagslösung wählen. Warum wollen Sie denn eine Volksinitiative dem Volksentscheid faktisch entziehen?

Das alles sind Gründe, warum Ihnen die Kommissionsminderheit empfiehlt, sich dem Ständerat anzuschliessen.

Aeschbacher Ruedi (E, ZH): In diesem Rat haben wir am 4. Oktober 2001 eine engagierte Debatte zum Thema der autofreien Sonntage geführt. Wir haben im Anschluss an diese Debatte einen indirekten Gegenvorschlag formuliert und beschlossen, der einen einzigen so genannt autofreien Sonntag pro Jahr vorsieht: Ein Sonntag im Jahr sollte autofrei sein, zwar nicht den ganzen Tag, aber wenigstens die Zeit vom Morgen bis in den Abend hinein. Der Ständerat ist nicht auf unseren indirekten Gegenvorschlag eingetreten. Wir stehen darum im Differenzbereinigungsverfahren, in dem wir nur zwischen zwei Möglichkeiten wählen können: Wir können uns entweder dem Ständerat anschliessen, unseren indirekten Gegenvorschlag vergessen – also auch Nichteintreten beschliessen –, oder wir können an unserem Entscheid vom letzten Herbst festhalten.

Ich möchte Sie herzlich bitten und dazu aufrufen, an unserem indirekten Gegenvorschlag festzuhalten.

Weshalb? Wir haben, wie ich gesagt habe, die Pro- und Kontra-Argumente ausführlich dargelegt. Das müssen wir meines Erachtens heute nicht noch einmal wiederholen, denn seit dieser Debatte vor einem Jahr, die Sie in der Mehrheit überzeugt hat, einer solchen Lösung zuzustimmen, hat sich kein neuer Gesichtspunkt ergeben, der unseren damaligen Beschluss infrage stellen könnte. Im Gegenteil: Autofreie Sonntage haben je länger, je mehr Hochkonjunktur, so beispielsweise im südlich benachbarten Ausland – wo wir

uns das vor zwanzig Jahren noch gar nicht hätten vorstellen können –, aber auch in Frankreich. Auch bei uns hat man weitergedacht und hat sich dieser Entwicklung nicht verschliessen können: In der Zwischenzeit sind neben den neun Kantonen, die sich schon in der Vernehmlassung positiv über einen autofreien Sonntag geäussert haben, weitere Kantone dazugekommen, die sich ihre Stellungnahme nochmals überlegt haben und ebenfalls einen autofreien Sonntag befürworten. Es sind dies die Kantone Baselland, Basel-Stadt, Nidwalden, Schaffhausen und Wallis.

Wenn wir den indirekten Gegenvorschlag des Nationalrates noch einmal intensiver überdenken könnten, dann würden wir wahrscheinlich die letzten Stolpersteine, die da und dort immer noch vorhanden sind, auch noch aus dem Wege räumen. Ich denke z. B. an die Frage der Fahrten von bzw. mit Behinderten. Hier müsste eigentlich eine Ausnahme aufgenommen werden, sofern dies nicht in einer Verordnung des Bundesrates nachgeholt werden könnte. Ich denke auch an die Frage der zeitlichen Ausdehnung. Die Gespräche, die in der Zwischenzeit geführt worden sind, haben gezeigt, dass vielleicht durch die Zurücknahme des Fahrverbots um eine Stunde am Sonntagabend doch beim einen oder anderen gewisse Vorbehalte abgebaut werden könnten. Das können wir im jetzigen Stand des Verfahrens nicht, weil wir nur an unserem bisherigen Beschluss festhalten oder dem Ständerat nachgeben können. Wenn wir jetzt aber die Chance packen, bei unserem seinerzeitigen Beschluss bleiben und Festhalten beschliessen, dann geben wir dem Ständerat die Chance, auf die inzwischen eingetretene Entwicklung zum Positiven – gerade auch in verschiedenen Kantonen – zu reagieren. Wenn er Eintreten beschliesst und die Vorlage berät, können die letzten Stolpersteine aus dem Weg geräumt werden.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit und weiss, dass meine Nachrednerinnen und Nachredner zum Teil die Vorzüge des autofreien Sonntags noch in aller Ausführlichkeit preisen werden.

Wirz-von Planta (Christine, L, BS): Ein weiteres Mal nehmen wir zur Sonntags-Initiative Stellung, diesmal mindestens zu einem vierten Teil davon. Denn aus den ursprünglich vorgesehenen vier autofreien Sonntagen – einem pro Jahreszeit – wurde nun ein autofreier Sonntag pro Jahr. Was sich aber auch hier überhaupt nicht verändert hat, sind die Bestimmungen, die diesen autofreien Sonntag prägen. Ausgenommen vom Fahrverbot an einem Sonntag zwischen dem 15. April und dem 15. Oktober sind weiterhin der öffentliche Verkehr sowie berufsmässige Fahrten mit Gesellschaftswagen. Der Bundesrat kann ja noch weitere Ausnahmen bewilligen.

Es stellt sich nun wirklich die Frage, ob diese Regelung nicht eine willkommene Gelegenheit und geradezu eine Aufforderung für alle Busunternehmen ist, gerade an diesem Sonntag so genannte Sonntagsfahrten zu unternehmen. Denn es wäre alles andere als geschäftstüchtig, wenn ein Busunternehmen nicht aus dieser Ausnahmeregelung Profit schlagen würde. Dann kann man mit Sicherheit nicht mehr von einer flächendeckend autofreien Schweiz sprechen. Irgendwie scheint doch diese Regelung weder konsequent noch geradlinig zu sein.

Mit der Forderung, wenn man die vier autofreien Sonntage nicht wolle, dann solle man doch wenigstens auf einen autofreien Sonntag einschwanken, sind die Hindernisse wirklich nicht aus dem Weg geräumt worden. Es bleiben immer noch dieselben. Sie werden weiterhin bestehen bleiben. Wir haben ja auch heute ein Schreiben auf dem Tisch des Hauses, das noch weitere Ausnahmen vorsehen will. Wir haben die Forderung der Walliser Regierung, wonach die sonntägliche Heimkehr zum Wohnort zu vernünftigen Zeiten ermöglicht werden soll. Mein Vorredner hat weitere Ausnahmen vorgebracht. Ich glaube nun bald, die Initianten hätten selbst Zweifel an der Praktikabilität ihrer Forderung, sonst würden sie bestimmt nicht Ausnahmen über Ausnahmen postulieren.

In den Schweizer Städten werden eben bereits unzählige Ausnahmen gemacht. Aus vielfältigen Gründen werden an bestimmten Tagen und für bestimmte Zonen autofreie Zellen und Zonen bewilligt, sei es bei einem Stadtfest oder sonst bei einem «événement». Am Eidgenössischen Dank-, Buss- und Bettag wird ja aufgefordert, freiwillig auf das Auto zu verzichten.

Aus allen diesen Gründen sind wir Liberale nicht für eine Viertellösung. Wir möchten davon absehen.

Hollenstein (Pia, SG): Ich bitte Sie im Namen der grünen Fraktion, am Beschluss des Nationalrates festzuhalten. In der Kommission wurde von SVP-Seite argumentiert, es wäre besser, die Bestrebungen der Sonntags-Initiative örtlich und regional zu verfolgen. Das ist aber nicht die Fragestellung bei dieser Entscheidung, die wir jetzt zu treffen haben. Kommt dazu, dass sich meines Wissens die SVP noch nie für autofreie Tage an bestimmten Orten stark gemacht hat. Deshalb ist diese Argumentation etwas schlitzohrig.

Von FDP-Seite war sogar zu hören, dass es eine Frage der Gewährleistung der Sicherheit wäre. Auch darum geht es heute nicht bei unserem Beschluss.

Wir haben zu entscheiden, ob wir an unserem Entscheid von letztem Jahr festhalten und der Volksinitiative «für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit – ein Versuch für vier Jahre» einen Gegenvorschlag gegenüberstellen. Dabei geht es bloss um eine vierjährige Versuchsphase mit einem autofreien Sonntag. Unterdessen hat sich die Mehrheit der Kantone positiv zum vom Nationalrat verabschiedeten so genannten Gegenvorschlag geäussert. Mit unserem Festhalten an unserem Beschluss geben wir dem Ständerat nochmals die Chance, die Fakten zu diskutieren. Mit dem Nichteintreten hat es der Ständerat verpasst, selber zu diskutieren und mitzubestimmen, welcher Sonntag denn sinnvollerweise der idealste sei. Einige Ständerätinnen und Ständeräte, aus der Westschweiz vorwiegend, bekundeten Zustimmung zu einem vierjährigen Versuch mit einem autofreien Tag. Jene haben bloss Nein gestimmt, weil ein anderer Tag als der im Nationalrat vorgeschlagene Eidgenössische Dank-, Buss- und Bettag gewünscht würde. Signalisieren wir doch mit dem Festhalten an unserem Beschluss dem Ständerat, dass wir an unserem Grundsatz des Gegenvorschlags zur Initiative festhalten und bereit sind, die Fixierung des Tages zu ändern! Nur wenn ein Gegenvorschlag zustande kommt, wird die Initiative zurückgezogen. Sonst wird die Bevölkerung über die Initiative für vier autofreie Tage zu entscheiden haben. Mir kann es ja recht sein. Ich bin zuversichtlich für die Abstimmung, wenn die Räte keinen Gegenvorschlag zustande bringen.

Helm (Alex, SO): Ich bitte Sie wie meine Vorrednerin, an unserem bereits gefassten Entscheid festzuhalten. Worum geht es noch? Es geht noch um vier autofreie Sonntage, verteilt auf vier Jahre – das ist wirklich alles –, an denen wir angeblich, wie argumentiert wird, in der persönlichen Freiheit eingeschränkt werden. Gerade aber dieses Argument scheint mir nicht stichhaltig zu sein, denn wir alle verzichten an vielen Sonntagen während des Jahres bereits auf das Auto; davon bin ich überzeugt. Ob dieser autofreie Sonntag der Bettag oder allenfalls ein anderer Sonntag ist, kann nur der Ständerat entscheiden. Dazu müsste er aber auf die Vorlage eintreten, und deshalb müssen wir an unserem Entscheid ebenfalls festhalten – so kompliziert ist das.

Es ist auch richtig, dass wir einen autofreien Sonntag in einem Gesetz festschreiben und nicht in der Verfassung festschreiben lassen. Aus der Sicht der CVP muss ein autofreier Sonntag nicht zwangsläufig negative Auswirkungen auf den Tourismus haben – im Gegenteil: Das kann durchaus sehr positiv sein. Es wird auch in diesem Fall auf die guten Ideen ankommen. Wir werden sehen, dass ein autofreier Sonntag durchaus zu einem Erlebnissonntag werden und dem Tourismus positive Impulse geben kann.

Auch das Argument, dieser Sonntag richte sich gegen die ländlichen Gebiete, ist wenig stichhaltig: Erstens ist der öf-

fentliche Verkehr sehr gut ausgebaut, und zweitens fahren die Leute in den ländlichen Gebieten nicht jeden Sonntag weg. Also wird man an diesem einen Sonntag bestimmt aufs Auto verzichten können.

Bezüglich des Zeitpunktes, wann man am Sonntagabend wieder zurückreisen kann, könnte man mit den Initianten – davon bin ich überzeugt – bestimmt reden; es könnte also dort Lösungen geben.

Ich bitte Sie, einem autofreien Sonntag heute ein zweites Mal zuzustimmen, also an unserem Entscheid festzuhalten, damit der Ständerat die Chance bekommt, die Vorlage allenfalls zu verbessern oder sie zu ändern. Ob das, wie gesagt, der Bettag ist oder ein anderer Sonntag, ist nicht so wichtig. Dass der Bettag für die Westschweiz nicht das Gelbe vom Ei ist, leuchtet mir ein.

Halten Sie also am früheren Entscheid fest, und dann werden wir mit dem Ständerat zusammen zu einer guten Lösung kommen.

Vaudroz René (R, VD): Je m'exprime au nom du groupe radical-démocratique et répète que cette initiative est mauvaise. Le Conseil des Etats a décidé de ne pas entrer en matière sur un contre-projet indirect.

Les interdictions de circuler le dimanche sont inutiles. Une interdiction générale imposée aux véhicules à moteur de circuler certains jours constitue une intervention injustifiée et ciblée dans la liberté individuelle des citoyens. Des interdictions générales de circuler le dimanche restreignent massivement le principe du libre choix du moyen de transport et affectent de manière disproportionnée la liberté de se déplacer. Je le répète et l'insiste, la Confédération, les cantons et les communes ont aujourd'hui déjà la possibilité d'édicter des interdictions locales de circuler certains dimanches. Les interdictions de circuler un dimanche, même le lundi du Jeûne fédéral, ne sont pas applicables. La Suisse serait confrontée à des problèmes énormes sur le plan international. Hormis le fait que le crédit de la Suisse serait atteint, de telles interdictions violeraient des engagements internationaux et, singulièrement, l'accord sur les transports terrestres entre la Suisse et l'Union européenne.

Le tourisme est une industrie capitale pour notre pays. Tant l'initiative que le contre-projet indirect auraient de graves conséquences pour cette branche. Cela empêcherait les autres étrangers d'entrer sur notre territoire en voiture. Il est peu vraisemblable qu'un touriste sache que nos frontières sont fermées un ou plusieurs jours par an à tous les véhicules. En outre, la personne qui ferait une fois cette mauvaise expérience ne serait certainement pas prête à revenir une seconde fois en Suisse.

Bon nombre d'endroits touristiques ainsi que la plupart des auberges de campagne ne sont pas accessibles par les transports publics. Ceux-ci font leur chiffre d'affaires essentiellement pendant les 52 dimanches de l'année.

Les interdictions de circuler le dimanche sont discriminatoires. Elles discriminent les régions périphériques et de montagne de la Suisse. Les populations de ces régions ne ressentent pas ces interdictions de circuler imposées par l'Etat comme un événement agréable, mais comme une discrimination. Le nombre de dimanches sans voitures ne joue presque pas de rôle. Il n'y a guère de différence de principe entre une interdiction de circuler quatre dimanches par année, conformément à ce que réclame l'initiative des dimanches, et une interdiction de circuler un seul dimanche par an dans toute la Suisse selon le contre-projet indirect.

Dans les deux versions, les inconvénients pèsent beaucoup plus lourd que les prétendus avantages. La disproportion entre le coût et le rendement de cette mesure est même plus éclatante encore dans la version à un dimanche, si l'on songe aux mesures devant être prises par les cantons chargés de l'exécution de ce projet. De plus, le Conseil des Etats a refusé d'entrer en matière sur le contre-projet indirect.

La Commission des transports et des télécommunications persiste dans son intention d'interdire le trafic motorisé sur l'ensemble du territoire le jour du Jeûne fédéral de 5 heures

à 22 heures. Par 14 voix contre 9, elle propose au plénum de maintenir le contre-projet indirect à l'initiative populaire «pour un dimanche sans voitures par saison – un essai limité à quatre ans».

Si par malheur les deux Chambres acceptaient le contre-projet, les initiants, inconscients des incidences, se montreraient satisfaits et retireraient leur initiative. Le souverain n'aurait alors plus son mot à dire, sauf si un référendum contre la décision des Chambres fédérales était lancé. Il faudrait à nouveau récolter des signatures pour avoir le droit de voter sur cette question, et encore les cantons n'auraient-ils plus voix au chapitre. Comme les contre-projets ont généralement – à tort! – la réputation de représenter un juste milieu entre deux positions inconciliables, il se pourrait qu'une courte majorité de la population, celle des villes évidemment, impose finalement un «lock-out» dominical à l'ensemble du pays.

Pour ne pas dévoyer l'esprit de la démocratie directe, il importe que nous nous opposions à toute forme de contre-projet et permettions ainsi au souverain de s'exprimer sur l'initiative telle qu'elle a été déposée. Ni quatre ni deux ni un, aucun dimanche sans voitures! Faut-il rappeler qu'en Suisse plus de 350 000 personnes travaillent chaque dimanche? Dans les villes, l'éventualité de journées sans voitures peut se défendre. Comme déjà mentionné au début de mon exposé, la possibilité d'instaurer de tels privilèges existe déjà. Les citoyens seraient bien inspirés de s'en servir avant d'en vahir les campagnes et les régions touristiques avec leurs fausses bonnes idées.

En résumé, toute une série de problèmes pratiques font que si c'est pour se donner bonne conscience, il vaut mieux avoir un développement durable pendant toute l'année. Je vous demande de laisser fonctionner la démocratie et que le peuple puisse s'exprimer sur cette initiative.

Je vous prie de ne pas entrer en matière sur le contre-projet indirect.

La présidente (Maury Pasquier Liliane, présidente): Le groupe socialiste communal qu'il soutient la proposition de la majorité.

Binder Max (V, ZH): Namens der SVP-Fraktion bitte ich Sie, der Minderheit Seiler Hanspeter zu folgen und damit dem Ständerat zuzustimmen, d. h., auf diese Vorlage nicht einzutreten.

Kein Kanton hat verlangt, es sei ein schweizweit flächendeckendes Sonntagsfahrverbot einzurichten. Schon heute gibt es die Möglichkeit, örtlich begrenzte, individuelle Events abzuhalten. Eines muss ganz klar gesagt sein: Es wird immer wieder verkündet, solche autofreien Sonntage würden Strassen zu Spielplätzen machen. Wer solches verkündet, handelt verantwortungslos. Das kann nicht sein, das wird nicht sein, schon gar nicht, wenn Herr Aeschbacher immer mehr Ausnahmen von diesem Sonntagsfahrverbot verlangt. Flächendeckende autofreie Sonntage stellen damit ein erhöhtes Sicherheitsrisiko für alle dar.

Wenn es Ihnen um bessere Luft, um weniger Treibstoffverbrauch geht, dann rufe ich Sie alle auf: Handeln Sie individuell, handeln Sie nach Ihrem Gutedünken und machen Sie selber autofreie Sonntage. Ich tue das seit langem; ich brauche dazu kein Gesetz, kein Parlament und schon gar keinen Bundesrat, der mir letztlich noch sagt, an welchem Sonntag ich was zu tun habe. Hier halte ich mir lieber die Freiheit offen; ich habe damit kein Problem. Aber noch kein Land, weder in Europa noch in der übrigen Welt, hat flächendeckend autofreie Sonntage eingeführt, auch nicht Italien, das immer wieder als Beispiel angeführt wird.

Herr Heim, Sie sagten, der Bettag sei für die Westschweiz nicht das Gelbe vom Ei. Ich frage Sie: Welcher Sonntag ist das Gelbe vom Ei für die Ostschweiz? Welcher Sonntag ist das Gelbe vom Ei für die Südschweiz? Welcher Sonntag ist das Gelbe vom Ei für den Kanton Solothurn? Ich glaube, das Gelbe vom Ei für einen flächendeckenden autofreien Sonntag in der Schweiz kann es nicht geben. Deshalb: Behalten

wir doch diese eine Freiheit, die uns bleibt; entscheiden wir selber, wann wir autofreie Sonntage machen wollen. Dann tun wir etwas für uns, für die ganze Gesellschaft – und für die Umwelt, wenn Sie das auch noch hören wollen. Aber stimmen Sie keinem solchen Diktat zu.

Stimmen Sie dem Beschluss des Ständerates, nicht auf die Vorlage einzutreten, zu.

Fehr Hans-Jürg (S, SH), für die Kommission: Gestatten Sie mir, dass ich dieses Geschäft als Sprecher der Kommissionmehrheit ganz kurz rekapituliere und sage, wo wir damit stehen und wie wir dahin gekommen sind. Der Nationalrat beschloss in der Herbstsession, der Volksinitiative «für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit – ein Versuch für vier Jahre» einen indirekten Gegenvorschlag gegenüberzustellen. Der Gegenvorschlag weicht sehr stark vom Initiativtext ab. Die Initiative will nämlich vier autofreie Sonntage pro Jahr, in jeder Jahreszeit einen, und dies während einer Versuchsphase von vier Jahren; das Ganze soll flächendeckend und landesweit eingeführt werden. Im Gegenvorschlag haben wir an den Begriffen «flächendeckend» und «landesweit» festgehalten, weil sonst nicht mehr wirklich die Rede von einem Gegenvorschlag sein könnte. Wir haben aber die Zahl von vier autofreien Sonntagen pro Jahr auf einen autofreien Sonntag pro Jahr reduziert. Festgehalten haben wir aber auch am Versuchsbetrieb, mit der klaren Bestimmung, dass dann nach vier Jahren erneut darüber entschieden werden muss, und zwar mit einem referendumsfähigen Beschluss. Der Gegenvorschlag will also einen autofreien Sonntag pro Jahr, und er sieht – in Abweichung von der Initiative – auch Ausnahmebestimmungen vor, beispielsweise was den Carreiseverkehr betrifft; dies ist eine Konzession an die touristischen Gebiete. Der Nationalrat fasste im letzten Herbst – gegen den Antrag der KVF – einen zweiten Beschluss. Er beschloss nämlich, dass dieser autofreie Sonntag immer der Bettag sein sollte. Die Kommission hatte Ihnen eine flexiblere Variante vorgelegt: Der Bundesrat sollte diesen Tag festlegen dürfen, dafür hätte er den Zeitraum zwischen Mai und Oktober zur Verfügung gehabt, den wir im Gesetz festgelegt hätten.

Der Entscheid des Nationalrates, die Festlegung auf den Bettag, ist schuld daran, dass der Ständerat nicht auf diese Vorlage eingetreten ist. Der Ständerat beschloss dieses Nichteintreten mit einem knappen Mehr, mit 24 zu 20 Stimmen. Die Motivation der 24 Gegner kann man nicht einfach in der Rubrik «fundamentalistische Gegner von autofreien Sonntagen» versorgen, sondern es gab im Ständerat Mitglieder – vor allem aus der Romandie –, die sich an dieser Festlegung auf den Bettag störten. Sie störten sich so massiv daran, dass sie sagten, so träten sie nicht darauf ein. Der Hintergrund dieser Haltung ist der, dass in Lausanne um diese Zeit das Comptoir Suisse stattfindet. Die Vertreter der Romandie im Ständerat, vor allem jene aus dem Waadtland, sahen hierin eben einen enormen Interessenkonflikt und traten darum nicht auf die Vorlage ein.

Dieses Problem, die Festlegung auf den Bettag, kann gelöst werden. Aber nicht wir können es lösen. Wir haben heute nur die Möglichkeit, an unserem eigenen Beschluss festzuhalten, damit das Geschäft dann noch einmal vor den Ständerat kommt. Der Ständerat hat dann jede Möglichkeit, noch materielle Änderungen vorzunehmen, beispielsweise eben die Fixierung auf den Bettag aufzuheben.

Die Chancen, dass der Ständerat den Gegenvorschlag noch in seinem Sinn ein bisschen abändert, sind gut. Der Ständerat war in dieser Frage nämlich nie ein Club von Hardlinern. Er hat aus eigenem Antrieb ein Vernehmlassungsverfahren über zwei autofreie Sonntage pro Jahr durchgeführt. Er hat uns auch einen deutlichen Hinweis gegeben, unsererseits einen nochmaligen Versuch mit einem noch einmal etwas abgeänderten Gegenvorschlag zu machen, was wir dann auch getan haben. Ich meine auch, dass sich der Ständerat davon beeindruckt lässt, dass sich in der Zwischenzeit 14 Kantonsregierungen offiziell für zwei oder mindestens einen autofreien Sonntag ausgesprochen haben. Wir hätten hier

also das Ständemehr komfortabler erreicht als gestern bei der Uno-Abstimmung.

Die Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen – eine Mehrheit von 14 zu 9 Stimmen – beantragt Ihnen, am eigenen Beschluss vom September 2001 festzuhalten und dem Ständerat die Chance zu geben, den Gegenvorschlag materiell noch ein bisschen zu justieren. Wir möchten vor allem aber auch der Idee der autofreien Sonntage eine Chance geben. Wir möchten, dass der Versuchsbetrieb auf diesem nun bescheidenen Niveau durchgeführt werden kann, dass wir Erfahrungen sammeln können und dass wir eben dann nach vier Jahren, in Kenntnis dieser Erfahrungen, noch einmal entscheiden können.

Ich möchte noch auf drei Argumente eingehen, die Herr Sellen hier als Sprecher der Minderheit vorgetragen hat. Er hat gesagt, dass regionale, massgeschneiderte, freiwillige Lösungen viel besser seien als der flächendeckende autofreie Sonntag. Dazu möchte ich Ihnen einfach sagen, dass die kantonalen Polizeidirektoren komplett anderer Meinung sind. Sie haben nämlich in einem Schreiben an den Ständerat vor dieser Variante gewarnt, weil sie grössere Vollzugsprobleme sehen, wenn solche autofreien Sonntage unkoordiniert regional durchgeführt werden.

Es ist hier auch nicht von einem befohlenen autofreien Sonntag zu reden. Es geht vielmehr darum, dass man landesweit koordiniert und aus diesem autofreien Sonntag den bestmöglichen kollektiven Effekt herausholt.

Das Argument von Herrn Sellen, nicht die EU in Brüssel, aber die EU-Bürger aus den angrenzenden Ländern würden sich an diesem autofreien Sonntag stören, hält einer genaueren Prüfung auch nicht stand. Immerhin haben sich Grenzkantone wie Schaffhausen, Thurgau und auch der Tessin zu denen gesellt, die einen oder sogar zwei autofreie Sonntage pro Jahr begrüssen würden. Vom Thurgau weiss ich ganz genau, dass die Stellungnahme des Regierungsrates vom Polizeikommandanten geschrieben wurde, der ganz präzise abgeklärt hat, wie der Thurgau einen autofreien Sonntag verkehrspolizeilich realisieren könnte oder müsste.

Ein letztes Wort: Es ist ein böses Wort, wenn man sagt, wir würden mit diesem indirekten Gegenvorschlag auf Gesetzesstufe am Volk vorbei politisieren. Wir würden ein Gesetz beschliessen, das referendumsfähig ist. Man könnte dagegen Unterschriften sammeln, es dem Volk vorlegen, wenn man will, und das würde auch beim Fortsetzungsbeschluss in vier Jahren gelten.

Ich bitte Sie, am Beschluss festzuhalten, um dem Ständerat diese Chance noch einmal zu geben.

Neiryck Jacques (C, VD), pour la commission: Tout d'abord, je voudrais tordre le cou au canard selon lequel les cantons ne seraient pas d'accord, en lisant une phrase de la lettre du 1er mars 2002 du conseiller d'Etat Robert Cramer, du canton de Genève, qui dit ceci: «Les arguments militant en faveur d'une telle expérimentation paraissent maintenant largement l'emporter si l'on se donne la peine de procéder à une pesée des intérêts en présence.»

On dira, comme on l'a fait dans les argumentations, que c'est une ville. Prenons donc un canton touristique. La Chancellerie d'Etat du canton du Valais, en date du 27 février 2002, dit ceci: «Le Conseil d'Etat valaisan souscrit au contre-projet à l'initiative des dimanches proposé par la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats à trois conditions: le dimanche doit se situer dans la période de la saison morte; l'heure de la fin d'interdiction de circuler devrait être fixée de manière à permettre aux usagers de la route de regagner leur domicile dans des délais raisonnables; l'interdiction de circuler le dimanche doit être assortie de mesures incitatives visant à favoriser l'utilisation des transports publics.»

Donc les cantons, dans leur majorité, sont d'accord, contrairement à ce qui a été dit.

Ce contre-projet indirect, vous vous en souvenez, vous a été soumis le 4 octobre 2001. Vous l'avez accepté. Le Conseil des Etats a décidé, par 24 voix contre 20, le 3 décembre

2001, de ne pas entrer en matière. L'objet est revenu devant la commission qui a décidé, le 29 janvier 2002, par 14 voix contre 9, de maintenir la décision du Conseil national, tandis qu'une minorité proposait d'adhérer à la décision du Conseil des Etats, comme l'a dit M. Seiler.

Si vous suivez la majorité de la commission, le projet retourne au Conseil des Etats. Nous ne pouvons pas l'amender, mais le Conseil des Etats peut tenir compte de toutes les dérogations, de tous les amendements qui ont été demandés, et en particulier, il peut laisser la flexibilité de choisir la date au Conseil fédéral, plutôt que de la fixer de façon impérative.

Je voudrais simplement, comme d'innombrables arguments contre ont été énoncés, rappeler les quatre arguments qui ont convaincu la majorité de la commission. C'est une mesure de type symbolique, mais pourquoi ne faudrait-il pas de temps en temps des symboles? L'objectif est de faire prendre conscience à la population d'une série de réalités qui sont dissimulées par le fait que nous utilisons notre voiture sans réfléchir:

1. L'automobile tue 600 personnes par année en Suisse.
2. L'automobile pollue, d'une part, par la production de gaz irritants comme l'ozone, au point qu'il faut parfois d'urgence arrêter la circulation automobile et, d'autre part, par l'émission de gaz à effet de serre, qu'il faudra bien contrôler.
3. L'automobile produit une pollution sonore, particulièrement pour les habitants des villes qui sont précisément situés à proximité des grandes voies de circulation.
4. L'automobile – et ce dernier argument est pour moi le plus fort – consomme du pétrole, c'est-à-dire une ressource énergétique non renouvelable, produite principalement au Moyen-Orient, région politiquement instable.

Pour toutes ces considérations, il est intéressant que la population et les autorités locales réalisent un jour par an, et non pas tous les dimanches ou tous les jours, comme l'a laissé entendre M. Vaudroz René, ce que signifierait la disparition de l'automobile, provisoire ou définitive, et ce qu'il est prudent de prévoir en matière d'aménagement du territoire et de conception des transports publics.

En un mot, du point de vue de l'ingénieur, un dimanche sans voitures pour toute la Suisse chaque année peut être considéré comme une répétition générale pour une situation de crise, une répétition de protection civile. Et ce dimanche sans voitures peut aussi être considéré comme un rappel pour la population du fait que l'automobile représente un avantage en matière de flexibilité et de mobilité, mais qui peut nous être retiré à tout moment.

Quant aux arguments selon lesquels on ne peut pas limiter la liberté des citoyens, ils se heurtent à la considération générale selon laquelle la liberté des uns s'arrête où commence la liberté des autres.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Wie Sie wissen, hat der Bundesrat in seiner Botschaft die Ablehnung der Initiative empfohlen und von einem Gegenvorschlag abgesehen, weil er davon ausgeht, dass nachhaltige Verkehrspolitik nicht durch ein Sonntagsfahrverbot gefördert würde, sondern dass alle anderen Projekte – Reduzierung des CO₂-Ausstosses, Verlagerungspolitik usw. – hier nachhaltiger seien. Nachdem der Ständerat jetzt dem Bundesrat gefolgt ist, kann ich hier nur bekräftigen, dass der Bundesrat immer noch dem Ständerat folgt und Sie bittet, ihm ebenfalls zuzustimmen.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 99.094/1989)

Für den Antrag der Mehrheit 88 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit 75 Stimmen

siehe / voir:
S./p. 59

99.094

Sonntags-Initiative. Volksinitiative

Initiative des dimanches. Initiative populaire

Differenzen – Divergences

Botschaft des Bundesrates 01.12.99 (BBl 2000 503)
Message du Conseil fédéral 01.12.99 (FF 2000 461)

Ständerat/Conseil des Etats 08.03.01 (Erstrat – Premier Conseil)

Nationalrat/Conseil national 04.10.01 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Ständerat/Conseil des Etats 03.12.01 (Differenzen – Divergences)

Ständerat/Conseil des Etats 14.12.01 (Ordnungsantrag – Motion d'ordre)

Nationalrat/Conseil national 14.12.01 (Ordnungsantrag – Motion d'ordre)

Nationalrat/Conseil national 04.03.02 (Differenzen – Divergences)

Ständerat/Conseil des Etats 11.03.02 (Differenzen – Divergences)

2. Bundesgesetz über den Strassenverkehr 2. Loi fédérale sur la circulation routière

Antrag der Kommission

Mehrheit

Eintreten

Antrag auf Fristverlängerung für die «Sonntags-Initiative» um ein Jahr, d. h. bis zum 30. April 2003.

Minderheit

(Büttiker, Hess Hans, Pfisterer Thomas)

Festhalten (= Nichteintreten)

Proposition de la commission

Majorité

Entrer en matière

Le délai imparti pour traiter l'«Initiative des dimanches» est prorogé d'un an, soit jusqu'au 30 avril 2003.

Minorité

(Büttiker, Hess Hans, Pfisterer Thomas)

Maintenir (= Ne pas entrer en matière)

Leuenberger Ernst (S, SO), für die Kommission: Wir haben heute Abend die Frage zu beantworten, ob dieser Rat wie seine vorbereitende Kommission der Meinung ist, der Sonntags-Initiative sei auf Gesetzesebene ein indirekter Gegenvorschlag entgegenzustellen, indem man gewisse Änderungen ins Strassenverkehrsgesetz einfügt. Ganz kurz zur Vorgeschichte: Im ersten Umgang, als wir diese Initiative behandelt haben, haben wir es abgelehnt, einen irgendwie gearteten Gegenvorschlag zu erlassen. Der Nationalrat hat dann als Zweitrat in Abweichung von unserem Beschluss die Initiative dem Volk zwar ebenfalls zur Ablehnung empfohlen, aber beschlossen, einen indirekten Gegenvorschlag zu formulieren. Er hat das auch getan, Sie finden den entsprechenden Nationalratsbeschluss vom 4. September 2001 auf Ihrer Fahne. In der Wintersession 2001 wiederum hat es der Ständerat mit 24 zu 20 Stimmen erneut abgelehnt, auf einen Gegenvorschlag einzutreten. Diese Differenz ging dann erneut in den Nationalrat, und dieser hat vor genau einer Woche, am 4. März 2002, mit 88 zu 75 Stimmen beschlossen, an seinem Beschluss festzuhalten. Wir haben in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen gefunden, wir möchten in dieser Sache möglichst bald Klarheit schaffen, und haben darum heute Nachmittag getagt. Wir beantragen Ihnen hier mehrheitlich, mit 5 zu 3 Stimmen, es sei auf einen indirekten Gegenvorschlag einzutreten. Wir beantragen Ihnen sodann, falls Sie unserem Antrag folgen sollten, die Frist für die definitive Behandlung der Sonntags-Initiative um ein Jahr, bis zum 30. April 2003, zu verlängern. Ich füge bei, dass eine Minderheit der Kommission – sie wird nachher dargestellt werden – der Meinung ist, es sei kein indirekter Gegenvorschlag zu erlassen. Ich darf vielleicht darauf hinweisen, dass Ihre Kommission, falls Sie ihr heute Abend folgen, die Vorlage wieder zurücknimmt und sich dann liebevoll

über das Vorhaben beugt, einen indirekten Gegenvorschlag zu entwerfen. Wir haben nämlich in einer kurzen Diskussion in der Kommission festgestellt, dass wesentliche Elemente, die im nationalrätlichen indirekten Gegenvorschlag enthalten sind, in der Kommission des Ständerates korrigiert werden müssen.

Insbesondere werden die Gegner des Eintretens sicher darauf zu reden kommen, der Bettag sei nicht der richtige Tag; das hat ja etwas mit dem Kanton Waadt, mit dem Comptoir Suisse, zu tun. Man kann auch einen anderen Sonntag nehmen. Es wird geltend gemacht, es sei in diesem nationalrätlichen Gegenvorschlag festgehalten, berufsmässige Fahrten mit Gesellschaftswagen seien erlaubt. Auch diese Formulierung könnte in der Kommission des Ständerates anders ausfallen. Schlussendlich wird geltend gemacht, die zeitliche Sperre abends bis um 22 Uhr sei zu lang, es sei eine andere Zeit zu wählen. Auch diese Möglichkeit hätte die Kommission des Ständerates, falls Sie eintreten, wenn sie dann ihren Gegenvorschlag erarbeitet.

Wir sind zum Schluss gekommen, dass, um den Initianten der Volksinitiative auch in diesem Rat – ähnlich wie bereits zwei Mal im Nationalrat – zu zeigen, dass wir an sich ihr Anliegen ernst nehmen, es des Schweisses der Edlen wert sei, dass wir uns ebenfalls in der ständerätlichen KVF eine Zeitlang damit beschäftigen. Wir würden das höchstwahrscheinlich im April und im Mai machen, damit wir Ihnen in der Sommersession unseren Vorschlag unterbreiten könnten. Es sei des Schweisses der Edlen wert und sinnvoll, einer Volksinitiative, die an sich auch einen guten Zweck hat – so haben die Kommission und dieser Rat es damals festgehalten –, einen indirekten Gegenvorschlag gegenüberzustellen. Namens der Mehrheit der Kommission bitte ich Sie, jetzt Eintreten zu beschliessen, damit die Behandlungsfrist zu verlängern und damit auch das Geschäft in die KVF zurückzugeben, damit wir uns dort mit dem Erarbeiten eines mehrheitsfähigen Gegenvorschlages auseinander setzen können. Ich bitte um Eintreten im Sinne der Kommissionsmehrheit.

Büttiker Rolf (R, SO): Ich beantrage Ihnen Festhalten und Nichteintreten auf den Gegenvorschlag, und ich hoffe, dass auch der Bundesrat nach wie vor diese Haltung einnimmt. Ich möchte nicht alle Argumente wiederholen. Aber zu dem, was jetzt gesagt wurde – zum Teil jetzt neu gesagt wurde und zum Teil auch im Nationalrat gesagt wurde –, muss man doch etwas sagen.

1. Es wird gesagt, Herr Kollege Leuenberger hat es ange-tönt, dass man jetzt plötzlich, wenn man eintreten würde, über den Bettagstermin reden könnte. Herr Leuenberger hat auch gesagt, wenn man eintreten würde, könnte man auch über die Fahrverbotszeit diskutieren. Man könnte sie am Sonntagabend zum Beispiel auf 21 Uhr begrenzen; so ist es im Nationalrat gesagt worden. Aber auch wenn Sie einen anderen Vorschlag machen, wird es immer ein Sonntag sein, an dem irgendein grosser Sportanlass, irgendein Kultur-anlass oder sonst ein Event stattfindet. Nur werden dann andere betroffen sein als im Fall des Bettages – jetzt halt das Comptoir Suisse in Lausanne, im Waadtland. Ich möchte Sie warnen: Dann wird ein neuer Sonntag ausgewählt werden, bei dem es wiederum sehr viele Direktbetroffene gibt, die dann aufschreien.

2. Der Vorschlag, die Zeit zu verkürzen, wird jetzt als «Lockvogel» in den Saal hineingeworfen. Ich kann Ihnen dazu einfach sagen: Am Anfang hatten wir die vier autofreien Sonntage der Volksinitiative, dann machten wir eine Vernehmlassung betreffend zwei autofreie Sonntage, jetzt ist man bei einem autofreien Sonntag und ist bereits daran, die Initiative zurückzuziehen, und jetzt kommt man dazu, auch noch die Stunden zurückzunehmen. Wir haben es hier nicht mehr mit der Beratung einer Volksinitiative zu tun, sondern mit einem «türkischen Basar», bei dem es darum geht, den Gegenvorschlag zurechtzustutzen, damit man noch irgendwie eine Mehrheit findet.

Dazu kommt noch, dass im Nationalrat behauptet wurde, dass jetzt ein – zwar inoffizielles – Vernehmlassungsergebnis vorliege, wonach sich eine Mehrheit der Kantonsregie-

rungen für autofreie Sonntage ausspreche. Es ist nur eine Vernehmlassung gemacht worden: die Vernehmlassung der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates. Diese hat eindeutig ergeben, dass sich 17 Kantone, die meisten Parteien, Verbände und Organisationen ablehnend geäußert haben. Es gibt keine anderen offiziellen Vernehmlassungen. Irgendein Schreiben einer Kantonsregierung oder ein Interview mit einem Vertreter einer Kantonsregierung kann man nicht als Vernehmlassungsantwort, als seriöse Vernehmlassung, tolerieren. Solches ist als unseriös zurückzuweisen. Es kann nicht angehen, dass man plötzlich andere Vernehmlassungsantworten in Ratsäle «hineinschmeißt», obwohl man diese Vernehmlassungen gar nicht durchgeführt hat.

Ich bitte Sie deshalb, festzuhalten und nach wie vor nicht einzutreten. Denn Sie wissen alle: Wenn wir das tun, kann sich das Volk zu dieser Initiative äussern, dann kann das Volk abstimmen. Ich bin der Meinung, dass sich das Volk dazu äussern soll und muss, nachdem es bereits einmal eine solche oder eine ähnliche Initiative abgelehnt hat. Wir dürfen nicht durch die Hintertür mit einem Gegenvorschlag diese flächendeckende Lösung für einen autofreien Sonntag einführen, so dass dann die Initiative zurückgezogen wird. Also bitte: Stimmen Sie für Festhalten und für Nichteintreten.

Hess Hans (R, OW): Wir haben uns am 3. März 2002, also vor gut einer Woche, mit der Zustimmung zum Uno-Beitritt in einem wichtigen Punkt als Sonderfall abgemeldet. Jetzt sind wir mit dem Beschluss des Nationalrates wieder auf dem besten Weg, einen neuen Sonderfall einzuführen. Es ist nicht zu glauben, dass wir jetzt einfach wieder «Sonderlinge» sein wollen, einfach anders als die anderen. Mit der vorgesehenen Regelung schliessen wir als klassisches Transitland unsere Grenzen und erwarten, dass das Ausland den Verkehr übernimmt oder der motorisierte Verkehr an unseren Grenzen Halt macht. Ich verzichte darauf, alles zu wiederholen, was wir hier in diesem Saal schon besprochen haben, aber ich erinnere daran, dass die Sonntage mit Fahrverbot die peripheren Randregionen benachteiligen.

Ich bitte Sie, dem Minderheitsantrag zu folgen und dem Spiel endlich ein Ende zu machen. Es ist ja nicht abzusehen, was da noch auf uns wartet, wenn wir die Sache weiter verfolgen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Die materiellen Gründe, warum wir gegen die Initiative und auch gegen einen Gegenvorschlag sind, habe ich schon mehrmals erwähnt; ich verweise darauf. Wir halten an all diesen grundsätzlichen Einwendungen und Bedenken fest.

Eine Klammer will ich öffnen: Falls Sie jetzt trotzdem der Mehrheit Ihrer Kommission folgen, wird die Vorlage, wie der Berichterstatter gesagt hat, wieder in die Kommission gehen, und man wird einen Text finden müssen. Da wären wir natürlich loyal und würden mithelfen, einen vernünftigen Text zu finden. Wir haben alles Interesse daran, denn wir sind es, die das nachher umsetzen müssen. So einfach wird das nicht sein. Deswegen will ich schon jetzt sagen: Falls Sie sich jetzt gegen die Meinung des Bundesrates entscheiden, würden wir nicht «täubbelen», sondern wir würden helfen, eine Lösung zu finden, die wir tatsächlich auch umsetzen könnten.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit 20 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit 18 Stimmen

Le président (Cottier Anton, président): L'objet retourne donc à la commission qui entamera l'examen de détail. Le délai imparti pour traiter l'initiative est prorogé d'un an, soit jusqu'au 30 avril 2003.

Schluss der Sitzung um 19.50 Uhr

La séance est levée à 19 h 50

99.094

**Sonntags-Initiative.
Volksinitiative
Initiative des dimanches.
Initiative populaire**

Frist – Délai

Botschaft des Bundesrates 01.12.99 (BBl 2000 503)

Message du Conseil fédéral 01.12.99 (FF 2000 461)

Ständerat/Conseil des Etats 08.03.01 (Erstrat – Premier Conseil)

Nationalrat/Conseil national 04.10.01 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Ständerat/Conseil des Etats 03.12.01 (Differenzen – Divergences)

Ständerat/Conseil des Etats 14.12.01 (Ordnungsantrag – Motion d'ordre)

Nationalrat/Conseil national 14.12.01 (Ordnungsantrag – Motion d'ordre)

Nationalrat/Conseil national 04.03.02 (Differenzen – Divergences)

Ständerat/Conseil des Etats 11.03.02 (Differenzen – Divergences)

Bericht KVF-NR 15.03.02

Rapport CTJ-CN 15.03.02

Nationalrat/Conseil national 22.03.02 (Frist – Délai)

La présidente (Maury Pasquier Liliane, présidente): La commission propose, à l'unanimité, de prolonger d'un an le délai pour l'examen de l'initiative, c'est-à-dire jusqu'au 30 avril 2003.

Angenommen – Adopté

Siebente Sitzung – Septième séance

Dienstag, 24. September 2002
Mardi, 24 septembre 2002

08.00 h

99.094

Sonntags-Initiative.
Volksinitiative
Initiative des dimanches.
Initiative populaire

Fortsetzung – Suite

Botschaft des Bundesrates 01.12.99 (BBl 2000 503)
 Message du Conseil fédéral 01.12.99 (FF 2000 461)
 Ständerat/Conseil des Etats 08.03.01 (Erstrat – Premier Conseil)
 Nationalrat/Conseil national 04.10.01 (Zweitrat – Deuxième Conseil)
 Ständerat/Conseil des Etats 03.12.01 (Differenzen – Divergences)
 Ständerat/Conseil des Etats 14.12.01 (Ordnungsantrag – Motion d'ordre)
 Nationalrat/Conseil national 14.12.01 (Ordnungsantrag – Motion d'ordre)
 Nationalrat/Conseil national 04.03.02 (Differenzen – Divergences)
 Ständerat/Conseil des Etats 11.03.02 (Differenzen – Divergences)
 Bericht KVF-NR 15.03.02
 Rapport CTT-CN 15.03.02
 Nationalrat/Conseil national 22.03.02 (Frist – Délai)
 Ständerat/Conseil des Etats 24.09.02 (Fortsetzung – Suite)

2. Bundesgesetz über den Strassenverkehr
2. Loi fédérale sur la circulation routière

Detailberatung – Examen de détail

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung
Antrag der Kommission
 Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, ch. I Introduction
Proposition de la commission
 Adhérer à la décision du Conseil national

Art. 2 Abs. 2bis
Antrag der Kommission
 An einem Sonntag pro Jahr gilt für Motorfahrzeuge landesweit ein Fahrverbot von 8 bis 20 Uhr. Davon ausgenommen sind der öffentliche Verkehr und die öffentlichen Dienste sowie berufsmässige Fahrer mit Gesellschaftswagen und Fahrten von und mit stark mobilitätsbehinderten Menschen. Der Bundesrat kann weitere Ausnahmen bestimmen. Er regelt den Verkehr mit dem Ausland.

Art. 2 al. 2bis
Proposition de la commission
 Un dimanche par année, la circulation des véhicules automobiles est interdite de 8 heures à 20 heures sur l'ensemble du territoire national. Font exception les transports publics et les services publics ainsi que les courses assurées à titre professionnel au moyen d'autocars et les courses effectuées par ou avec des personnes à mobilité très réduite. Le Conseil fédéral peut prévoir d'autres dérogations. Il réglemente le trafic avec l'étranger.

Ziff. II
Antrag der Kommission
 Gesetzgebung über die Einführung einer unbefristeten Regelung betreffend Sonntagsfahrverbot.

Ch. II
Proposition de la commission
 l'instauration d'une réglementation non limitée dans le temps concernant l'interdiction de circuler le dimanche.

Ziff. III
Antrag der Kommission
 Abs. 1, 3
 Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates
 Abs. 2
 Es gilt bis zum Ablauf des vierten autofreien Sonntags.

Ch. III
Proposition de la commission
 Al. 1, 3
 Adhérer à la décision du Conseil national
 Al. 2
 Elle est applicable jusqu'à l'échéance du quatrième dimanche sans voitures.

Leuenberger Ernst (S, SO), für die Kommission: In der Tat treffen wir hier eine alte Bekannte an, die Sonntags-Initiative beziehungsweise den parlamentarischen Versuch, einen indirekten Gegenvorschlag zu dieser Volksinitiative auf Gesetzesebene auszuarbeiten. Der Nationalrat hat schon sehr früh einen Gegenvorschlag vorgelegt, den Sie auch auf der heutigen Fahne finden. Unser Rat hat in einer ersten Runde das Eintreten auf einen Gegenvorschlag abgelehnt; erst in der Differenzbereinigung hat dann auch unser Rat am vergangenen 11. März mit knapper Mehrheit Eintreten beschlossen. Dieses Eintreten auf einen Gegenvorschlag bedeutete, dass die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen den Auftrag erhielt, den Gegenvorschlag des Nationalrates zu prüfen und eventuell einen eigenen vorzulegen. Das tut Ihre Kommission nun. Sie hat sich dabei auf die loyale Mitarbeit des Astra stützen können, trotz materieller Bedenken, die dort und bekanntlich auch beim Bundesrat vorhanden sind.

Der Gegenvorschlag unserer Kommission liegt nun vor; ich will ihn sogleich in drei Abschnitten erläutern. Ich darf zu Beginn noch darauf hinweisen, dass die Fahne in einem wichtigen Detail hat korrigiert werden müssen: Es liegt ein Minderheitsantrag für die Gesamtabstimmung vor. Dort ist irrtümlicherweise als Mitunterzeichner Herr Lombardi aufgeführt. Herr Lombardi gehört aber nicht zur Minderheit. Anstelle des Namens Lombardi ist auf dieser Fahne der Name Lauri zu setzen.

Wenn Sie erlauben, werde ich gleich mit Ziffer I beginnen und erklären, was wir da erfunden haben. Sie haben sofort festgestellt, dass Artikel 2 Absatz 2 des geltenden Rechtes, des heutigen Strassenverkehrsgesetzes, dem Bundesrat die Kompetenz gibt, Fahrverbote zu erlassen, namentlich Nacht- und Sonntagsfahrverbote. Im neu vorgesehenen Artikel 2 Absatz 2bis wird ein Fahrverbot an Sonntagen für Motorfahrzeuge stipuliert. Die Kommission möchte mit ihrem Entwurf dem Bundesrat die Kompetenz geben, den Sonntag selber zu bestimmen, nachdem sich erwiesen hat, dass wir hier im Parlament grosse Mühe bekundet haben, uns auf einen bestimmten Sonntag zu einigen. Das ist der erste Punkt dieses Gegenvorschlages.

Der zweite Punkt des Gegenvorschlages betrifft das Fahrverbot an diesen bestimmten Sonntagen von 8 Uhr bis 20 Uhr. Sie beachten, dass der Nationalrat eine viel längere Dauer festgelegt hat, von 5 Uhr bis 22 Uhr. Ihre Kommission hat aus praktischen Gründen eine kürzere Geltungsdauer genommen. Es wurde namentlich aus Tourismusgebieten argumentiert, dass mit einem Schluss des Fahrverbotes um 20 Uhr Leuten noch ermöglicht wird, an einem Sonntagabend aus einem Tourismusgebiet nach Hause zurückzukehren.

Der dritte Punkt betrifft die Ausnahmen von diesem Fahrverbot. Da gibt es eigentlich im ersten Teil keine Differenz zum Nationalrat. Die Ausnahme soll für den öffentlichen Verkehr

und auch für berufsmässige Fahrten mit Gesellschaftswagen gelten. Ihre Kommission hat neu die weitere Ausnahme hinzugefügt, dass sich auch stark mobilitätsbehinderte Menschen mit Motorfahrzeugen bewegen sollen können.

Im Weiteren wird im vierten Punkt des Absatzes 2bis (neu) wie auch beim Nationalrat festgehalten, dass der Bundesrat die Kompetenz hat, weitere Ausnahmen zu bestimmen.

In einem fünften Punkt wird der Bundesrat bevollmächtigt, den Verkehr mit dem Ausland zu regeln. Diese Bestimmung ist eigentlich überflüssig, sie wird hier aber der Vollständigkeit halber erwähnt. Es versteht sich von selbst, dass der Bundesrat und seine Verwaltung mit dieser Aufgabe betraut sind.

Wir haben sodann in einer Ziffer II in diesem ständerätlichen Entwurf für einen Gegenvorschlag die Frage geregelt, was geschehen soll, wenn dieser Versuch – es ist ein Versuch, der auf vier Jahre angelegt ist – ausläuft. Da ist in der nationalrätlichen Fassung und auch im ständerätlichen Kommissionsentwurf festgehalten, dass im vierten Jahr der Gültigkeit dieses Beschlusses die Bundesversammlung dazu Stellung nehmen soll, ob dieser Versuch definitiv zu machen oder abzubrechen ist. Das ist also eine Verpflichtung, die sich der Gesetzgeber im vierten Gültigkeitsjahr selber auferlegt. Er wird die Sache erneut prüfen und dann Beschluss fassen.

In Ziffer III, die die Übergangs- und Schlussbestimmungen enthält, gibt es eigentlich nur eine redaktionelle Änderung über die Gültigkeit dieses zu fassenden Beschlusses.

Ich habe Sie am Schluss meiner einleitenden Ausführungen darauf aufmerksam zu machen, dass wir jetzt in die Detailberatung eintreten werden, und ich bitte Sie, dem Kommissionsentwurf in der Detailberatung zu folgen. Ich habe Ihnen sodann mitzuteilen, was Sie der Fahne bereits entnommen haben, dass nämlich eine Kommissionsminderheit mit der grösstmöglichen Stärke, mit der eine Minderheit antreten kann, Ihnen am Schluss beantragen wird, die heute berattene Vorlage in der Gesamtabstimmung zu verwerfen. Dieser Entschluss ist, das sei zugegeben, nur mit dem Stichtentscheid des Kommissionspräsidenten zustande gekommen, und das zeigt Ihnen allen, dass wir uns in relativ knappen Verhältnissen befinden. Aber heute Morgen sind die Zeitungen voll davon, sie sagen, knappe Mehrheitsverhältnisse disziplinieren. Wir werden sehen, ob dieses Modell auch in der Schweiz spielt.

Ich muss Sie darauf aufmerksam machen, dass nach dem geltenden Parlamentsrecht der Gegenvorschlag von der Geschäftsliste gestrichen wird, falls der Ständerat heute in der Gesamtabstimmung zu diesem Gegenvorschlag Nein sagen sollte. Weshalb ist das so? Eine Ablehnung dieser Vorlage in der Gesamtabstimmung würde wie ein Nichteintreten qualifiziert, und dieser Rat, der Ständerat, ist in einer ersten Runde auf den Gegenvorschlag nicht eingetreten. Jetzt haben wir sozusagen parlamentsrechtlich die zweite Runde. Sollten wir diesen Beschluss fassen, der einem Nichteintretensantrag gleicht, dann wäre bei zweimaligem Hin und Her bei Eintretensdifferenzen dieses Geschäft tatsächlich von der Geschäftsliste gestrichen.

Das bringt mich dazu, mir zu erlauben, Sie namens dieser knappsten möglichen Mehrheit noch einmal zu bitten, sich noch einmal zu überlegen, was ein Gegenvorschlag denn eigentlich grundsätzlich soll. Ein Gegenvorschlag meint immer, dass man findet, das Kernanliegen einer Initiative habe etwas Richtiges, habe etwas für sich, habe etwas Unterstützungswürdiges. Man geht dann hin, macht einen Gegenvorschlag und zieht einer Initiative die grössten Zähne oder – um im Hühnerhofjargon zu reden – rupft das Huhn so weit, bis es nur noch neuen ästhetischen Gesichtspunkten genügt; offenbar können auch zerupfte Hühner eine gewisse Ästhetik entwickeln, die mir zwar fremd geblieben ist, aber das ist vermutlich mein Problem.

Ich finde, wir haben in dieser Kammer Volksinitiativen immer sehr ernst genommen. Ich bitte Sie, das auch heute zu tun. In diesem Sinne bitte ich Sie, die Detailberatung an die Hand zu nehmen, den Kommissionsanträgen zu folgen und in der Gesamtabstimmung dem beratenen Entwurf zuzustimmen.

Pfisterer Thomas (R, AG): Unsere Kommission hat sich bemüht, einen Vorschlag zu erarbeiten, wie Sie uns das aufgetragen haben. Zum Ergebnis dieser Arbeiten darf aus der Sicht der Minderheit Folgendes festgestellt werden:

1. Die Lösung vermag zumindest nicht zu begehren. Sie vermag nicht zu befriedigen, was den Zeitpunkt, die Ausnahmeregelung und den Regelungsauftrag für die Auslandsbeziehungen anbetrifft.

Zum Zeitpunkt: Man hat den Betrag zu Recht aufgegeben. Was ist aber nun der Ersatz? Das ist eine sehr schwierige Aufgabe für den Bundesrat. Der «Jeûne fédéral» und der Comptoir Suisse sind gerettet, aber welche andere Landesgegend, welcher andere Kanton muss jetzt mitmachen? Und wie soll der Bundesrat das bestimmen? Etwa aufgrund eines Vernehmlassungsverfahrens? Sie kennen deren Problematik.

Zum Ausnahmenkatalog: Die Kommission hat ihn angereichert, insbesondere was die Behinderten anbetrifft. Sie hat auch den Begriff der öffentlichen Dienste aufgenommen. Sie musste dieses Tor aufgrund der Diskussion öffnen. Was gehört nun aber zu den öffentlichen Diensten? Selbstverständlich kann man Polizei, Feuerwehr, Bewachungsdienste dazuzählen. Wenn wir aber weiter ausgreifen, sehen wir sofort die Problematik: Spitaltransporte, Ärzte, Hebammen, Pflegepersonal, Krankenpfleger und Krankenschwestern usw. Wo und wie sind hier Grenzen zu ziehen? Sonntagsangestellte, etwa Sonntagsangestellte des öffentlichen Verkehrs, die zur Arbeit oder von der Arbeit nach Hause fahren, Sonntagsangestellte im Tourismus, im Gastgewerbe usw. – Sie sehen die Problematik, ich muss sie nicht weiterausführen.

Sie werden auch ohne weiteres die Problematik der Beschränkung auf 8 Uhr bis 20 Uhr sehen. Es leuchtet ein, dass die Kommission das so eingeschränkt hat, aber sie hat damit die Problematik geschaffen, dass wir am Morgen und am Abend eine Verkehrsspitze haben werden, die neue Probleme – bis hin zum Umweltschutz – provozieren wird. Dann stellt sich wiederum die Frage, wie man eine derartige Regelung umsetzen soll. Etwa mit Rechtsmittelverfahren, die sehr kurzfristig durchgeführt werden können? Wie soll man mit dem Zeitbedarf für solche Verfahren umgehen, mit den Kontrollen, den Sanktionen, den Kosten? Ich darf Sie an alle diese Punkte erinnern, die Sie aus der früheren Diskussion kennen.

Zur Regelung an der Landesgrenze: Es hört sich gut an, wenn man den Bundesrat beauftragt, dieses Problem zu lösen. Aber wie? Hier ist eine ganz schwierige Situation unvermeidlich, nach all diesen Diskussionen, die wir gehabt haben.

Es ist, zusammenfassend, keine Lösung ersichtlich, die auf vernünftige Weise und selbstverständlich ohne Diskriminierungen durchgeführt werden kann, vor allem auch ohne Diskriminierung von Schweizerinnen und Schweizern.

2. Die Minderheit ist der Auffassung, dass die Regelung an sich problematisch ist. Sie ist problematisch, weil sie landesweit wirken will. Es ist nach wie vor unbestritten, dass lokale Beschränkungen dieser Art zulässig sind. Selbstverständlich dürfen Gemeinden entsprechende Regelungen treffen. Sie können sich auch mit anderen Gemeinden zusammenschließen. Es kann auf kantonaler Ebene zu regionalen Verbänden kommen. Dinge wie am letzten Sonntag sind durchaus denkbar und können sinnvoll sein. Auch die Vorbilder aus Europa gehören in diesen Bereich. Eine landesweit einheitliche Lösung ist aber problematisch.

3. Das Problem des unnötigen Zwanges bleibt nach wie vor: Selbstverständlich kann es sinnvoll sein, ist es aus meiner persönlichen Überzeugung auch sinnvoll, autofreie Tage, Sonntage, Feiertage durchzuführen. Aber warum von Staates wegen, warum nicht freiwillig, aus Einsicht?

4. Der Demokratieaspekt: Mindestens in diesem Punkt hoffen wir, Sie zu überzeugen. Es geht, wie der Kommissionspräsident gesagt hat, gerade darum, Volksinitiativen ernst zu nehmen. Das heisst dann eben, dass es wirklich zur Abstimmung durch Volk und Stände kommt; dann nimmt man sie

ernst. Wenn Sie aber hier auf den Gegenvorschlag einsteigen, dann lehnen Sie den Weg über die Volksabstimmung ab. Sie umgehen sie, Sie führen diese Regelung möglicherweise – möglicherweise! – ohne Referendum ein, und das ist problematisch.

Deshalb beantrage ich Ihnen namens der Minderheit, die Vorlage in der Gesamtabstimmung abzulehnen und den Weg für die Abstimmung durch Volk und Stände frei zu machen.

Büttiker Rolf (R, SO): Ich bin in dieser Frage der Meinung des Bundesrates – ich bin nicht immer der Meinung des Bundesrates –, der ursprünglichen Meinung des Bundesrates. Ich gehe davon aus, dass der Bundesrat bei seiner Meinung bleibt, diese Volksinitiative müsse dem Volk zur Ablehnung empfohlen werden, ohne dass ein Gegenvorschlag gemacht werde. Der bisherige Verlauf der Diskussion hat diese Haltung bestätigt und als richtig herausgestrichen. Der Zeitpunkt ist gekommen, hier einen Schlussstrich zu ziehen und die Initiative dem Volk ohne Gegenvorschlag vorzulegen.

Blenden wir kurz zurück: Die Initianten wollten vier autofreie Sonntage, verbunden mit einer Umnutzung der Strassen für Feste und andere Veranstaltungen. Wir haben gesehen, dass dies so nicht geht. Dann kam der Vorschlag, den Eidgenössischen Dank-, Buss- und Bettag autofrei zu erklären. Offenbar hatten aber die Antragsteller nur den deutschsprachigen Veranstaltungskalender konsultiert. Wir mussten feststellen, dass dieses Datum mit dem traditionellen Comptoir Suisse kollidiert – ein inakzeptabler Affront gegenüber der Romandie. Nun – als nächstes Stück in dieser Geschichte – soll der Bundesrat den Auftrag erhalten, den autofreien Sonntag zu bestimmen. Ich wünsche ihm jetzt schon viel Glück dabei, sollte es so weit kommen.

Ein wichtiger Punkt bei der ganzen Diskussion ist, dass es auch hier in diesem Saal viele geschätzte Kolleginnen und Kollegen gibt, die sich in der Hoffnung, eine Volksabstimmung vermeiden zu können, auf die Diskussion eingelassen haben. Die Initianten – das muss man klar feststellen, das habe ich so mitbekommen – haben bei diesem Kuhhandel heftig mitgespielt. Zuerst erklärten sie zwei autofreie Sonntage als inakzeptabel; das war die Antwort auf die Vernehmlassung. Heute lassen sie durchblicken, dass ihnen auch ein einziger, streng genommen ein halber Sonntag genügen würde, um die Initiative zurückzuziehen und um möglicherweise, wenn das Referendum nicht zustande kommt, ohne Volksabstimmung zu diesem halben Sonntag zu kommen. Nun könnte sich das aber als eine trügerische Hoffnung erweisen. Es ist nämlich nicht mehr auszuschliessen, dass vor allem das Gewerbe das Referendum ergreifen wird, sollten wir diesem Gegenvorschlag zustimmen. Die Vertreter des Individualverkehrs dürften sich dieser Opposition wohl anschliessen, und in diesem Fall – da bin ich mit Kollege Leuenberger einverstanden – hätte dann das Volksbegehren direkt dem Volk zur Abstimmung unterbreitet werden können. Es ist ja auch der Sinn von Volksbegehren, dass sich das Volk darüber aussprechen kann. Es sollte nicht nötig sein, dass von irgendeiner Seite noch Unterschriften gesammelt und von irgendeiner Seite gegen ein Gesetz des Parlamentes noch das Referendum ergriffen werden muss, um in dieser Sache überhaupt abstimmen zu können.

Herr Pfisterer hat es gesagt: Die Probleme an der Landesgrenze sind vorhanden und dürften auch dann bestehen, wenn wir diese Angelegenheit an den Bundesrat delegieren. Wir sind heute nicht mehr in einer Notsituation, die uns zwingt, den Sonntag autofrei zu erklären. Viele der Befürworter wollen wieder Besinnung, Besinnlichkeit als Kontrapunkt zum hektischen Alltag. Ich habe viel Verständnis dafür; das ist auch richtig so. Aber Besinnung und Besinnlichkeit lassen sich nicht staatlich anordnen. Andere möchten die Bevölkerung umerziehen – Umerziehung zur Benützung des öffentlichen Verkehrs. Dafür habe ich kein Verständnis; ich war noch nie ein Freund staatlicher Zwangserziehung.

Autofreie Anlässe gibt es heute zuhauf; am letzten Sonntag hat man das im Massstab eins zu eins gesehen. Marketingprofis machen diese Events zu Publikumsmagneten, die bei schönem Wetter riesigen Zulauf haben. Alle sind begeistert und glücklich. Freuen wir uns über diese Erfolge! Gehen wir selber hin, wenn wir Lust haben, aber hören wir auf, das ganze Land mit einem flächendeckenden Fahrverbot belegen zu wollen.

Warum können wir es nach dem letzten Sonntag nicht bei der heutigen Lösung belassen? Muss man diese Frage wirklich stellen? Weshalb soll nun ein riesiger Verwaltungsaufwand betrieben und warum müssen viele Leute verärgert werden? Sind Sie wirklich davon überzeugt, dass nur der Zwang unsere Bevölkerung glücklich macht?

In diesem Sinne beantrage ich Ihnen, den Gegenvorschlag abzulehnen, damit sich das Volk über die Volksinitiative aussprechen kann.

Lombardi Filippo (C, TI): Permettetemi di spezzare una lancia per il controprogetto della nostra commissione sulla base, per una volta, di un'esperienza cantonale, quella ticinese.

Il Ticino è un cantone, lo sappiamo tutti, molto motorizzato per ragioni oggettive e soggettive, voglio dire per ragioni geografiche e culturali; in più è attraversato da forti correnti di traffico motorizzato. Ciò spiega la grande sensibilità su questo tema che si è sviluppata nel nostro cantone, tanto a livello di popolazione quanto di autorità. Per questo il Ticino si è pronunciato a favore di un controprogetto durante la consultazione su questo tema e sta peraltro introducendo progressivamente questo modello della domenica senz'auto, a livello di comuni e di regioni, con un appoggio del cantone. La domenica scorsa ha dato l'occasione di verificare in concreto la disponibilità e l'interesse della popolazione verso una simile misura. Tuttavia, dei problemi sussistono, proprio per la mancanza di unitarietà delle soluzioni che vengono proposte e si fa strada la convinzione che sia opportuna una regola applicabile a livello di tutta la Confederazione se vogliamo ottenere un effetto che sia uniforme su tutti i comuni e che risolva contemporaneamente, per una domenica all'anno, anche il problema del traffico di transito. Naturalmente sappiamo che non è con questa domenica che risolveremo i problemi dell'inquinamento, che in media annuale è estremamente significativo, ma sappiamo che possiamo dare un contributo importante alla sensibilizzazione della popolazione, facendo scoprire un aspetto della vita, che a volte viene dimenticato nella nostra civiltà tanto basata sulla motorizzazione.

Pertanto lancio un appello dal sud del nostro paese e da una regione fortemente attraversata dal traffico di transito, un appello a sostenere il controprogetto della nostra commissione.

Hess Hans (R, OW): Ich erlaube mir, noch auf ein weiteres praktisches Problem hinzuweisen. Es gibt nicht nur ein Problem an der Grenze, es gibt noch ein anderes Problem. Es wird unvermeidlich sein, dass Touristen, die unser Land bereisen, morgens um 8 Uhr irgendwo in unserem Land unsere Strassen benützen. Diese Automobilisten müssen wir doch bis zur Grenze durchfahren lassen. Ich kann mir nicht vorstellen, dass wir diesen Gästen vorschreiben könnten, sie müssten nun bis abends um 20 Uhr irgendwo auf einer Autobahnraststätte oder sogar am Strassenrand warten, bis sie wieder weiterfahren dürften. Das Gleiche gilt auch für Schweizer, die sich um die fragliche Zeit auf unseren Strassen befinden.

Ein weiteres Problem kommt für all jene hinzu – Thomas Pfisterer hat es bereits angetönt –, die beispielsweise an diesem Sonntag Arbeit verrichten müssen und auf das Auto angewiesen sind, um an den Arbeitsplatz zu gelangen. Solche Leute wird es auch an nur einem autofreien Sonntag geben. Dürfen diese Leute nach 8 Uhr das Auto nicht mehr benützen, um an den Arbeitsplatz zu gelangen? Oder dürfen jene, die ihre Arbeit vor 20 Uhr beendet haben, nicht nach Hause

fahren? Vermutlich wird der Bundesrat hier überall Ausnahmen bewilligen; laut der vorgesehenen Kompetenz kann der Bundesrat dies tun. Die Flut von Gesuchen um Ausnahmen wird voraussichtlich dazu führen, dass der Bund ein Bundesamt für den autofreien Sonntag einführen muss.

Der Bundesrat hat zudem die Kompetenz, den Verkehr mit dem Ausland zu regeln. Wahrscheinlich wird der Bundesrat diese Kompetenz so verstehen, dass er die Ausländer auf den Schweizer Strassen fahren lässt, damit er mit dem Ausland keinen Ärger hat. Andernfalls würde das Ausland das Sonntagsfahrverbot zu Recht als diskriminierende Massnahme empfinden, die gegen den Geist der bilateralen Verträge verstösst.

Zusammenfassend halte ich fest, dass der Gegenvorschlag die Vorstellungen oder gar Visionen der Initianten, dass sie auf den Autobahnen Velo oder Trottinett fahren können, in keiner Weise verwirklichen wird. Der Gegenvorschlag ist für mich eine reine Alibiübung.

Deshalb bitte ich Sie, der Minderheit zuzustimmen.

Briner Peter (R, SH): Mit dem Fortgang des Basars um die Sonntags-Initiative ist man offenbar den Vollzugsfragen etwas weiter nachgegangen. So soll z. B. der öffentliche Dienst vom Fahrverbot dispensiert werden. Das heisst wohl, dass beispielsweise auch das Pflegepersonal öffentlicher Spitäler zum Antritt seiner Schicht das Privatfahrzeug benötigen kann. Um bei diesem Beispiel zu bleiben: Wie steht es dann mit dem Personal von Privatkliniken? Hier treffen sich die Argumente mit denen meines Vorredners Hess Hans, der das beispielhaft ausgeführt hat.

Was will ich damit sagen? Je mehr wir die Szenarien durchdenken, umso mehr stellen wir fest, dass ein flächendeckendes Fahrverbot in seinen realen Auswirkungen Tücken haben wird, die wohl niemand so recht bedacht hat.

Völlig unklar bleibt zudem, wie der Vollzug an der Landesgrenze ablaufen würde. Das betrifft 15 Grenzkantone, das betrifft aber Schaffhausen im Besonderen, das rundum von Grenzen umgeben ist, das zwei Nationalstrasseneingänge, drei Hauptstrasseneingänge und verschiedene Nebenstrasseneingänge hat. Kein Mensch konnte mir bis heute sagen, welche Folgen die geschlossenen Barrieren an diesem Sonntag auf unser Land haben werden und wie unsere Grenzpolizei mit den vermutlich aufgebrachten Touristen und Geschäftsreisenden fertig werden soll. Tun wir doch nicht so, als ob unsere Tourismusbranche mit dem dazugehörenden Handel und Gewerbe vor Wohlstand strotzte. Das tut sie nicht – im Gegenteil. Was wir brauchen und was unsere Tourismusbranche braucht, sind gute Rahmenbedingungen. Dazu gehört ein landesweites Stillstandsdiiktat mitnichten.

Leuenberger Ernst (S, SO), für die Kommission: Als ob es 1973 nie gegeben hätte! Wir alle, die wir in diesem Saal sitzen, haben 1973 erlebt, wie der Bundesrat in schwieriger Zeit, um Erdöl zu sparen, just das gemacht hat, was jetzt einzelne Mitglieder dieses Rates hier als undurchführbar und unmöglich bezeichnen. Offenbar waren die Behörden der Eidgenossenschaft 1973, in schwieriger Zeit, klüger als heute wir alle zusammen. Die Geschichte ist praktikabel, 1973 beweist es. Gehen Sie bitte in die Archive und schauen Sie nach, wie man das damals gemacht hat. Oder wenn Sie mal neben dem Autofahren einen Augenblick der Besinnlichkeit finden, versuchen Sie sich ganz persönlich daran zu erinnern, wie Sie das damals erlebt haben. Das ist vielleicht für einen Kommissionssprecher etwas polemisch, aber Sie haben bei der Beschreibung der praktischen Probleme ordentlich dick aufgetragen.

Ich möchte noch versuchen, eine sehr ernsthafte «Geschichte» etwas anders zu beleuchten, ich meine die Aussage «Die Initiative muss unbedingt dem Volk vorgelegt werden.» Ich darf Sie in diesem Zusammenhang darauf aufmerksam machen, dass alle Volksinitiativen, die ich kenne, eine Rückzugsklausel und ein bezeichnetes Gremium enthalten, das das Recht hat, die Initiative zurückzuziehen. Weshalb? Die Initiative hat nie den ersten Zweck, eine

Volksabstimmung zu provozieren. Jede Initiative, und das haben die Politologen uns gezeigt, hat die Absicht, anregend zu wirken, eine Frage auf die politische Agenda zu setzen, die möglicherweise ohne dieses Mittel der Initiative sonst nicht auf die politische Agenda käme. Die Initiantinnen und Initianten lassen sich mit dem Mittel der Rückzugsklausel immer eine Türe offen: Falls es auf einfachere Weise als über den Weg einer Volksabstimmung geht, dann sind sie bereit, Initiativen zurückzuziehen. Ich würde nicht so weit gehen, das Ringen um den Rückzug einer Initiative als Kuhhandel zu bezeichnen.

Jene von Ihnen, die schon in Initiativkomitees sassen, wissen, dass es durchaus legitim ist, entweder zur Regierung oder zum Parlament zu gehen und zu sagen: Wenn du, Parlament, mir auf dem Gesetzeswege entgegenkommst, dann ziehe ich meine Initiative zurück. Das hat im Übrigen auch einen ganz praktisch-politischen Grund: Immerhin wissen wir, dass seit Einführung des Initiativrechtes nur wenige Volksinitiativen tatsächlich angenommen worden sind. Das hat aber noch niemanden dazu bewogen, das Initiativrecht abschaffen zu wollen, weil man bei näherer Beobachtung und Betrachtung eben feststellen kann, dass die Initiative ein Anregungsmittel ist.

Mein grosser Lehrer in politischen Wissenschaften, Erich Gruner, hat uns einmal gesagt, das Mittel der Initiative führe immer wieder dazu, dass politische Kreise, die nicht parteipolitisch oder verbandsmässig strukturiert seien, ihre Anliegen mit diesem Mittel in die politische Beratung einbringen könnten. Das sei – führte er aus – ein Integrationsmittel sondergleichen.

Wenn ich die Initiantinnen und Initianten der Sonntags-Initiative, die zum grossen Teil junge bis sehr junge Leute sind, höre und ihre Begeisterung für ihr Projekt sehe, muss ich Ihnen nochmals sagen: Es würde sich auch in demokratiepolitischer Hinsicht lohnen, ihnen in Form dieses Gegenvorschlages etwas zu offerieren.

Ich bitte Sie, der sehr knappen Kommissionsmehrheit zuzustimmen und diese Vorlage anzunehmen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Die Haltung des Bundesrates zur Initiative kennen Sie; sie hat sich nicht verändert. Der Bundesrat ist nach der Arbeit Ihrer Kommission dann einen Moment lang versucht gewesen, diesem Kompromiss zuzustimmen. Er hat sich darüber unterhalten, obwohl er wusste, dass die eigentlichen Detailschwierigkeiten durch ihn selber zu regeln wären. Sie haben vorher recht blumig und fantasievoll solche Detailschwierigkeiten genannt. Das Argument, warum wir beinahe zugestimmt hätten, war der in Aussicht gestellte Rückzug der Initiative und die Tatsache, dass wir uns so vor einer Abstimmung hätten verschonen können. Indes wurde dann geltend gemacht, auch ein einziger Sonntag sei dermassen umstritten, dass keineswegs ausgeschlossen sei, dass die Automobilverbände dagegen das Referendum ergreifen würden. Dann hätten wir trotzdem eine Volksabstimmung. Das war der Grund dafür, dass der Bundesrat bei seiner ursprünglichen Meinung geblieben ist.

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung
Antrag der Kommission
Mehrheit
Annahme der Vorlage
Minderheit
(Pfisterer, Büttiker, Fünfschilling, Hess Hans, Lauri)
Ablehnung der Vorlage

Vote sur l'ensemble
Proposition de la commission
Majorité
Approuver le projet
Minorité
(Pfisterer, Büttiker, Fünfschilling, Hess Hans, Lauri)
Rejeter le projet

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
Für Annahme des Entwurfes 16 Stimmen
Dagegen 25 Stimmen

Le président (Cottier Anton, président): Le projet 2 est ainsi rayé du rôle.

99.094

**Sonntags-Initiative.
Volksinitiative****Initiative des dimanches.
Initiative populaire***Schlussabstimmung – Vote final*

Botschaft des Bundesrates 01.12.99 (BBI 2000 503)

Message du Conseil fédéral 01.12.99 (FF 2000 461)

Ständerat/Conseil des Etats 08.03.01 (Erstrat – Premier Conseil)

Nationalrat/Conseil national 04.10.01 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Ständerat/Conseil des Etats 03.12.01 (Differenzen – Divergences)

Ständerat/Conseil des Etats 14.12.01 (Ordnungsantrag – Motion d'ordre)

Nationalrat/Conseil national 14.12.01 (Ordnungsantrag – Motion d'ordre)

Nationalrat/Conseil national 04.03.02 (Differenzen – Divergences)

Ständerat/Conseil des Etats 11.03.02 (Differenzen – Divergences)

Bericht KVF-NR 15.03.02

Rapport CTT-CN 15.03.02

Nationalrat/Conseil national 22.03.02 (Frist – Délai)

Ständerat/Conseil des Etats 24.09.02 (Fortsetzung – Suite)

Ständerat/Conseil des Etats 13.12.02 (Schlussabstimmung – Vote final)

Nationalrat/Conseil national 13.12.02 (Schlussabstimmung – Vote final)

Text des Erlasses 1 (BBI 2002 8158)

Texte de l'acte législatif 1 (FF 2002 7575)

1. Bundesbeschluss zur Volksinitiative «für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit – ein Versuch für vier Jahre (Sonntags-Initiative)»

1. Arrêté fédéral relatif à l'Initiative populaire «pour un dimanche sans voitures par saison – un essai limité à quatre ans (Initiative des dimanches)»

Abstimmung – Vote

Für Annahme des Entwurfes 34 Stimmen

Dagegen 8 Stimmen

99.094

Sonntags-Initiative. Volksinitiative

Initiative des dimanches. Initiative populaire

Schlussabstimmung – Vote final

Botschaft des Bundesrates 01.12.99 (BBl 2000 503)

Message du Conseil fédéral 01.12.99 (FF 2000 461)

Ständerat/Conseil des Etats 08.03.01 (Erstrat – Premier Conseil)

Nationalrat/Conseil national 04.10.01 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Ständerat/Conseil des Etats 03.12.01 (Differenzen – Divergences)

Ständerat/Conseil des Etats 14.12.01 (Ordnungsantrag – Motion d'ordre)

Nationalrat/Conseil national 14.12.01 (Ordnungsantrag – Motion d'ordre)

Nationalrat/Conseil national 04.03.02 (Differenzen – Divergences)

Ständerat/Conseil des Etats 11.03.02 (Differenzen – Divergences)

Bericht KVF-NR 15.03.02Rapport CTT-CN 15.03.02

Nationalrat/Conseil national 22.03.02 (Frist – Délai)

Ständerat/Conseil des Etats 24.09.02 (Fortsetzung – Suite)

Ständerat/Conseil des Etats 13.12.02 (Schlussabstimmung – Vote final)

Nationalrat/Conseil national 13.12.02 (Schlussabstimmung – Vote final)

Text des Erlasses 1 (BBl 2002 8158)

Texte de l'acte législatif 1 (FF 2002 7575)

1. Bundesbeschluss zur Volksinitiative «für einen auto- freien Sonntag pro Jahreszeit – ein Versuch für vier Jahre (Sonntags-Initiative)»

1. Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire «pour un dimanche sans voitures par saison – un essai limité à quatre ans (Initiative des dimanches)»

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 99.094/3255)

Für Annahme des Entwurfes 96 Stimmen

Dagegen 70 Stimmen

siehe/voir:
S./p. 60

**Geschäft / Objet:**
 Bundesgesetz über den Strassenverkehr. Änderung
 Loi fédérale sur la circulation routière. Modification
Gegenstand / Objet du vote:
 GesamtAbstimmung
 Vote sur l'ensemble
Abstimmung vom / Vote du: 04.10.2001 12:03:54

Abate	= R	TI	Favre	= R	VD	Kunz	= V	LU	Schmid Odilo	+ C	VS
Aeppli Wartmann	+ S	ZH	Fehr Hans	= V	ZH	Kurrus	= R	BL	Schmied Walter	= V	BE
Aeschbacher	+ E	ZH	Fehr Hans-Jörg	+ S	SH	Lachat	* C	JU	Schneider	= R	BE
Antile	* R	VS	Fehr Jacqueline	+ S	ZH	Laive d'Épinay	= R	SZ	Schwaab	= S	VD
Baader Caspar	= V	BL	Fehr Lisbeth	+ V	ZH	Laubacher	= V	LU	Seiler Hanspeter	= V	BE
Bader Elvira	+ C	SO	Fehr Mario	+ S	ZH	Lauper	= C	FR	Siegrist	+ V	AG
Banga	+ S	SO	Fetz	+ S	BS	Leu	= C	LU	Simoneschi-Cortesi	+ C	TI
Bangerter	= R	BE	Fischer-Seengen	= R	AG	Leutenegger Hajo	* R	ZG	Sommaruga	+ S	BE
Baumann Alexander	= V	TG	Föhn	* V	SZ	Leutenegger Susanne	+ S	BL	Speck	= V	AG
Baumann Ruedi	+ G	BE	Freund	= V	AR	Leuthard	+ C	AG	Spielmann	+ S	GE
Baumann Stephanie	+ S	BE	Frey Claude	= R	NE	Loeple	= C	AI	Spuhler	= V	TG
Beck	+ L	VD	Frey Walter	= V	ZH	Lustenberger	* C	LU	Stahl	= V	ZH
Berberat	+ S	NE	Gadient	+ V	GR	Maillard	+ S	VD	Stamm Luzi	= V	AG
Bernasconi	= R	GE	Galli	+ C	BE	Maitre	= C	GE	Steinegger	= R	UR
Bezzola	= R	GR	Garbani	+ S	NE	Mariétan	+ C	VS	Steiner	= R	SO
Bigger	= V	SG	Genner	+ G	ZH	Marti Werner	+ S	ZH	Strahm	+ S	BE
Bignasca	* -	TI	Giezendanner	= V	AG	Marty Kälin	+ S	ZH	Studer Heiner	+ E	AG
Binder	= V	ZH	Glasson	* R	FR	Maspoli	= -	TI	Stump	+ S	AG
Blocher	= V	ZH	Glur	= V	AG	Mathys	= V	AG	Suter	* R	BE
Borer	= V	SO	Goll	+ S	ZH	Maurer	= V	ZH	Teuscher	+ G	BE
Bortoluzzi	= V	ZH	Graf	+ G	BL	Maury Pasquier	* S	GE	Thanei	+ S	ZH
Bosshard	= R	ZH	Grobet	* S	GE	Meier-Schatz	+ C	SG	Theiler	= R	LU
Brunner Toni	= V	SG	Gross Andreas	+ S	ZH	Ménétreay Savary	+ G	VD	Tillmanns	+ S	VD
Bugnon	* V	VD	Gross Jost	+ S	TG	Messmer	= R	TG	Triponoz	= R	BE
Bühlmann	+ G	LU	Guisan	= R	VD	Meyer Thérèse	= C	FR	Tschäppät	+ S	BE
Bührer	= R	SH	Günter	+ S	BE	Mörgeli	= V	ZH	Tschuppert	= R	LU
Cavalli	+ S	TI	Gutzwiller	+ R	ZH	Mugny	+ G	GE	Vallender	= R	AR
Chappuis	+ S	FR	Gysin Hans Rudolf	= R	BL	Müller Erich	= R	ZH	Vaudroz Jean-Claude	= C	GE
Chevrier	= C	VS	Gysin Remo	+ S	BS	Müller-Hemmi	+ S	ZH	Vaudroz René	= R	VD
Chiffelle	+ S	VD	Haering Binder	+ S	ZH	Nabholz	+ R	ZH	Vermot	+ S	BE
Christen	+ R	VD	Haller	= V	BE	Neiryck	+ C	VD	Vollmer	+ S	BE
Cina	+ C	VS	Hämmerle	+ S	GR	Oehrl	= V	BE	Waber Christian	+ E	BE
Cuche	+ G	NE	Hassler	+ V	GR	Pedrina	+ S	TI	Walker Félix	* C	SG
de Dardel	+ S	GE	Heberlein	= R	ZH	Pelli	= R	TI	Walker Hansjörg	+ V	TG
Decurtins	+ C	GR	Hegetschweiler	= R	ZH	Pfister Theophil	= V	SG	Wandfluh	= V	BE
Donzé	+ E	BE	Heim	+ C	SO	Polla	= L	GE	Wasserfallen	= R	BE
Dormann Rosemarie	+ C	LU	Hess Bernhard	= -	BE	Raggenbass	+ C	TG	Weigelt	= R	SG
Dormond Marlyse	+ S	VD	Hess Peter	# C	ZG	Randegger	* R	BS	Weyeneth	= V	BE
Dunant	= V	BS	Hess Walter	* C	SG	Rechsteiner Paul	+ S	SG	Widmer	+ S	LU
Dupraz	= R	GE	Hofmann Urs	+ S	AG	Rechsteiner-Basel	+ S	BS	Widrig	= C	SG
Durrer	= C	OW	Hollenstein	+ G	SG	Rennwald	+ S	JU	Wiederkehr	+ E	ZH
Eberhard	= C	SZ	Hubmann	+ S	ZH	Riklin	+ C	ZH	Wirz-von Planta	= L	BS
Egerszegi	= R	AG	Imhof	+ C	BL	Robbiani	* C	TI	Wittenwiler	= R	SG
Eggly	= L	GE	Janiak	+ S	BL	Rossini	+ S	VS	Wyss Ursula	* S	BE
Ehrler	+ C	AG	Joder	= V	BE	Ruey	* L	VD	Zäch	+ C	AG
Engelberger	= R	NW	Jossen	+ S	VS	Sandoz Marcel	= R	VD	Zanetti	+ S	SO
Estermann	+ C	LU	Jutzet	+ S	FR	Schenk	= V	BE	Zapf	+ C	ZH
Fasel	+ G	FR	Kaufmann	= V	ZH	Scherer Marcel	* V	ZG	Zbinden	+ S	AG
Fässler	+ S	SG	Keller Robert	= V	ZH	Scheurer Rémy	= L	NE	Zisyadis	* -	VD
Fattebert	= V	VD	Kofmel	= R	SO	Schlürer	= V	ZH	Zuppiger	= V	ZH

+ ja / oui / si

= nein / non / no

o enth. / abst. / ast.

* entschuldigt / excusé / scusato, abwesend / absent / assente

hat nicht teilgenommen / n'ont pas voté / non ha votato

Der Präsident stimmt nicht / Le président ne prend pas part aux votes

Ergebnisse / Résultats:

Gesamt / Complète / Tutto		Fraktion / Groupe / Gruppo	C	G	L	R	S	E	V	-
ja / oui / si	92	ja / oui / si	19	10	1	3	49	5	5	0
nein / non / no	88	nein / non / no	10	0	4	34	1	0	37	2
enth. / abst. / ast.	0	enth. / abst. / ast.	0	0	0	0	0	0	0	0
entschuldigt / excusé / scusato	19	entschuldigt / excusé / scusato	5	0	1	5	3	0	3	2

Bedeutung Ja / Signification de oui:

Bedeutung Nein / Signification de non:

**Geschäft / Objet:**

Bundesbeschluss zur Volksinitiative 'für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit - ein Versuch für vier Jahre (Sonntags-Initiative)'
 Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire 'pour un dimanche sans voitures par saison - un essai limité à quatre ans (Initiative des dimanches)'

Gegenstand / Objet du vote:

Gesamtabstimmung
 Vote sur l'ensemble

Abstimmung vom / Vote du: 04.10.2001 12:06:29

Abate	+	R	TI	Favre	+	R	VD	Kunz	+	V	LU	Schmid Odilo	=	C	VS
Aeppli Wartmann	=	S	ZH	Fehr Hans	*	V	ZH	Kurus	+	R	BL	Schmid Walter	o	V	BE
Aeschbacher	+	E	ZH	Fehr Hans-Jörg	=	S	SH	Lachat	*	C	JU	Schneider	+	R	BE
Antille	*	R	VS	Fehr Jacqueline	=	S	ZH	Lalive d'Epinay	+	R	SZ	Schwaab	o	S	VD
Baader Caspar	+	V	BL	Fehr Lisbeth	+	V	ZH	Laubacher	+	V	LU	Seiler Hanspeter	+	V	BE
Bader Elvira	+	C	SO	Fehr Mario	=	S	ZH	Lauper	=	C	FR	Siegrist	+	V	AG
Banga	=	S	SO	Fetz	=	S	BS	Leu	+	C	LU	Simoneschi-Cortesi	+	C	TI
Bangerter	+	R	BE	Fischer-Seengen	=	R	AG	Leutenegger Hajo	*	R	ZG	Sommaruga	=	S	BE
Baumann Alexander	+	V	TG	Föhn	o	V	SZ	Leutenegger Susanne	=	S	BL	Speck	+	V	AG
Baumann Ruedi	=	G	BE	Freund	+	V	AR	Leuthard	+	C	AG	Spielmann	=	S	GE
Baumann Stephanie	=	S	BE	Frey Claude	+	R	NE	Loeufe	=	C	AI	Spuhler	+	V	TG
Beck	+	L	VD	Frey Walter	+	V	ZH	Lustenberger	*	C	LU	Stahl	+	V	ZH
Berberat	=	S	NE	Gadient	+	V	GR	Maillard	=	S	VD	Stamm Luzi	+	V	AG
Bernasconi	+	R	GE	Galli	o	C	BE	Maitre	+	C	GE	Steinegger	+	R	UR
Bezzola	=	R	GR	Garbani	=	S	NE	Mariétan	+	C	VS	Steiner	+	R	SO
Bigger	+	V	SG	Genner	=	G	ZH	Marti Werner	=	S	GL	Strahm	=	S	BE
Bignasca	*	-	TI	Giezendanner	+	V	AG	Marty Kälin	=	S	ZH	Studer Heiner	+	E	AG
Binder	=	V	ZH	Glasson	*	R	FR	Maspoli	+	-	TI	Stump	=	S	AG
Blocher	+	V	ZH	Glur	+	V	AG	Mathys	+	V	AG	Suter	*	R	BE
Borer	+	V	SO	Goll	=	S	ZH	Maurer	+	V	ZH	Teuscher	=	G	BE
Bortoluzzi	+	V	ZH	Graf	=	G	BL	Maury Pasquier	*	S	GE	Thanei	=	S	ZH
Bosshard	+	R	ZH	Grobet	*	S	GE	Meier-Schatz	+	C	SG	Theiler	+	R	LU
Brunner Toni	+	V	SG	Gross Andreas	=	S	ZH	Ménétreay Savary	=	G	VD	Tillmanns	=	S	VD
Bugnon	*	V	VD	Gross Jost	o	S	TG	Messmer	+	R	TG	Triponoz	+	R	BE
Bühmann	=	G	LU	Guisan	+	R	VD	Meyer Thérèse	+	C	FR	Tschäppät	=	S	BE
Bührer	=	R	SH	Günter	o	S	BE	Mörgeli	+	V	ZH	Tschuppert	=	R	LU
Cavalli	=	S	TI	Gutzwiller	+	R	ZH	Mugny	=	G	GE	Vallender	+	R	AR
Chappuis	=	S	FR	Gysin Hans Rudolf	+	R	BL	Müller Erich	+	R	ZH	Vaudroz Jean-Claude	+	C	GE
Chevrier	o	C	VS	Gysin Remo	=	S	BS	Müller-Hemmi	=	S	ZH	Vaudroz René	+	R	VD
Chiffelle	=	S	VD	Haering Binder	=	S	ZH	Nabholz	+	R	ZH	Vermot	=	S	BE
Christen	+	R	VD	Haller	+	V	BE	Neiryneck	=	C	VD	Vollmer	o	S	BE
Cina	+	C	VS	Hämmerle	=	S	GR	Oehrl	+	V	BE	Waber Christian	+	E	BE
Cuche	=	G	NE	Hassler	+	V	GR	Pedrina	=	S	TI	Walker Félix	*	C	SG
de Dardel	=	S	GE	Heberlein	+	R	ZH	Pelli	*	R	TI	Walter Hansjörg	+	V	TG
Decurtins	+	C	GR	Hegetschweiler	=	R	ZH	Pfister Theophil	+	V	SG	Wandfluh	=	V	BE
Donzé	+	E	BE	Heim	+	C	SO	Polla	=	L	GE	Wasserfallen	+	R	BE
Dormann Rosemarie	=	C	LU	Hess Bernhard	=	-	BE	Raggenbass	+	C	TG	Weigelt	+	R	SG
Dormond Marlyse	=	S	VD	Hess Peter	#	C	ZG	Randegger	*	R	BS	Weyeneth	=	V	BE
Dunant	=	V	BS	Hess Walter	*	C	SG	Rechsteiner Paul	=	S	SG	Widmer	=	S	LU
Dupraz	+	R	GE	Hofmann Urs	=	S	AG	Rechsteiner-Basel	=	S	BS	Widrig	+	C	SG
Durrer	*	C	OW	Hollenstein	=	G	SG	Renwald	=	S	JU	Wiederkehr	=	E	ZH
Eberhard	+	C	SZ	Hubmann	=	S	ZH	Riklin	+	C	ZH	Wirz-von Planta	+	L	BS
Egerszegi	+	R	AG	Imhof	+	C	BL	Robbiani	*	C	TI	Wittenwiler	=	R	SG
Eggly	+	L	GE	Janiak	=	S	BL	Rossini	=	S	VS	Wyss Ursula	*	S	BE
Ehrler	+	C	AG	Joder	+	V	BE	Ruey	*	L	VD	Zäch	+	C	AG
Engelberger	=	R	NW	Jossen	=	S	VS	Sandoz Marcel	+	R	VD	Zanetti	=	S	SO
Estermann	+	C	LU	Jutzet	=	S	FR	Schenk	+	V	BE	Zapfl	+	C	ZH
Fasel	=	G	FR	Kaufmann	+	V	ZH	Scherer Marcel	*	V	ZG	Zbinden	=	S	AG
Fässler	=	S	SG	Keller Robert	+	V	ZH	Scheurer Rémy	+	L	NE	Zisyadis	*	-	VD
Fattebert	+	V	VD	Kofmel	+	R	SO	Schlüer	+	V	ZH	Zuppiger	+	V	ZH

+ ja / oui / si * entschuldigt / excusé / scusato, abwesend / absent / assente
 = nein / non / no hat nicht teilgenommen / n'ont pas voté / non ha votato
 o enth. / abst. / ast. # Der Präsident stimmt nicht / Le président ne prend pas part aux votes

Ergebnisse / Résultats:

Gesamt / Complète / Tutto		Fraktion / Groupe / Gruppo									
ja / oui / si		C	G	L	R	S	E	V	-		
ja / oui / si	95	21	0	4	29	0	4	36	1		
nein / non / no	75	5	10	1	7	46	1	4	1		
enth. / abst. / ast.	8	2	0	0	0	4	0	2	0		
entschuldigt / excusé / scusato	21	6	0	1	6	3	0	3	2		

Bedeutung Ja / Signification de oui:

Bedeutung Nein / Signification de non:



Geschäft / Objet:

Bundesgesetz über den Strassenverkehr. Änderung
Loi fédérale sur la circulation routière. Modification

Gegenstand / Objet du vote:

Abstimmung vom / Vote du: 04.03.2002 18:32:00

Abate	=	R	TI	Fehr Hans	=	V	ZH	Kurus	=	R	BL	Schmid Odilo	+	C	VS
Aeppli Wartmann	*	S	ZH	Fehr Hans-Jürg	+	S	SH	Lachat	*	C	JU	Schmid Walter	=	V	BE
Aeschbacher	+	E	ZH	Fehr Jacqueline	+	S	ZH	Lalivé d'Epinay	=	R	SZ	Schneider	=	R	BE
Antille	=	R	VS	Fehr Lisbeth	+	V	ZH	Laubacher	=	V	LU	Schwaab	+	S	VD
Baader Caspar	=	V	BL	Fehr Mario	+	S	ZH	Lauper	=	C	FR	Seiler Hanspeter	=	V	BE
Bader Elvira	+	C	SO	Fetz	+	S	BS	Leu	+	C	LU	Siegrist	+	V	AG
Banga	+	S	SO	Fischer-Seengen	=	R	AG	Leutenegger Hajo	=	R	ZG	Simoneschi-Cortesi	+	C	TI
Bangerter	*	R	BE	Föhn	+	V	SZ	Leutenegger Susanne	+	S	BL	Sommaruga	+	S	BE
Baumann Alexander	=	V	TG	Freund	=	V	AR	Leuthard	+	C	AG	Speck	=	V	AG
Baumann Ruedi	+	G	BE	Frey Claude	=	R	NE	Loepfe	=	C	AI	Spielmann	*	-	GE
Baumann Stephanie	+	S	BE	Gadient	+	V	GR	Lustenberger	+	C	LU	Spuhler	*	V	TG
Beck	*	L	VD	Galli	*	C	BE	Maillard	*	S	VD	Stahl	=	V	ZH
Berberat	+	S	NE	Garbani	+	S	NE	Maitre	=	C	GE	Stamm Luzi	*	V	AG
Bernasconi	=	R	GE	Genner	+	G	ZH	Mariétan	*	C	VS	Steinegger	=	R	UR
Bezzola	=	R	GR	Giezendanner	*	V	AG	Martí Werner	+	S	GL	Steiner	=	R	SO
Bigger	=	V	SG	Glasson	=	R	FR	Marty Kälin	+	S	ZH	Strahm	+	S	BE
Bignasca	*	-	TI	Glur	=	V	AG	Maspoli	*	-	TI	Studer Heiner	+	E	AG
Binder	=	V	ZH	Goll	+	S	ZH	Mathys	=	V	AG	Stump	+	S	AG
Blocher	=	V	ZH	Graf	+	G	BL	Maurer	=	V	ZH	Suter	+	R	BE
Borer	=	V	SO	Grobet	+	S	GE	Maury Pasquier	#	S	GE	Teuscher	+	G	BE
Bortoluzzi	=	V	ZH	Gross Andreas	+	S	ZH	Meier-Schatz	+	C	SG	Thanei	+	S	ZH
Bosshard	*	R	ZH	Gross Jost	+	S	TG	Ménétray Savary	+	G	VD	Theiler	=	R	LU
Brunner Toni	=	V	SG	Guisan	*	R	VD	Messmer	=	R	VD	Tillmanns	*	S	VD
Bugnon	*	V	VD	Günter	+	S	BE	Meyer Thérèse	+	C	FR	Triponez	=	R	BE
Böhlmann	+	G	LU	Gutzwiller	*	R	ZH	Mörgeli	*	V	ZH	Tschäppät	*	S	BE
Böhrer	*	R	SH	Gysin Hans Rudolf	=	R	BL	Mugny	+	G	GE	Tschuppert	=	R	LU
Cavalli	+	S	TI	Gysin Remo	+	S	BS	Müller Erich	=	R	ZH	Vallender	+	R	AR
Chappuis	+	S	FR	Haering Binder	+	S	ZH	Müller-Hemmi	+	S	ZH	Vaudroz Jean-Claude	*	C	GE
Chevrier	=	C	VS	Haller	=	V	BE	Nabholz	+	R	ZH	Vaudroz René	=	R	VD
Chiffelle	*	S	VD	Hämmerle	+	S	GR	Neiryck	+	C	VD	Vermot	+	S	BE
Christen	*	R	VD	Hassler	+	V	GR	Oehri	=	V	BE	Vollmer	+	S	BE
Cina	+	C	VS	Heberlein	=	R	ZH	Pedrina	+	S	TI	Waber Christian	*	E	BE
Cuche	+	G	NE	Hegetschweiler	=	R	ZH	Pelli	=	R	TI	Walker Félix	+	C	SG
de Dardel	+	S	GE	Heim	+	C	SO	Pfister Theophil	=	V	SG	Walter Hansjörg	*	V	TG
Decurtins	+	C	GR	Hess Berhard	=	-	BE	Polla	=	L	GE	Wandfluh	=	V	BE
Donzé	+	E	BE	Hess Peter	+	C	ZG	Raggenbass	*	C	TG	Wasserfallen	=	R	BE
Dormann Rosemarie	*	C	LU	Hess Walter	+	C	SG	Randegger	*	R	BS	Weigelt	=	R	SG
Dormond Marlyse	+	S	VD	Hofmann Urs	+	S	AG	Rechsteiner Paul	+	S	SG	Weyeneth	=	V	BE
Dunant	=	V	BS	Hollenstein	+	G	SG	Rechsteiner-Basel	+	S	BS	Widmer	+	S	LU
Dupraz	=	R	GE	Hubmann	+	S	ZH	Renwald	+	S	JU	Widrig	=	C	SG
Eberhard	=	C	SZ	Imfeld	=	C	OW	Riklin	+	C	ZH	Wiederkehr	+	E	ZH
Egerszegi	=	R	AG	Imhof	*	C	BL	Robbiani	+	C	TI	Wirz-von Planta	=	L	BS
Eggy	=	L	GE	Janiak	+	S	BL	Rossini	+	S	VS	Wittenwiler	=	R	SG
Ehrler	+	C	AG	Joder	=	V	BE	Ruey	*	L	VD	Wyss Ursula	+	S	BE
Engelberger	=	R	NW	Jossen	+	S	VS	Sandoz Marcel	=	R	VD	Zäch	+	C	AG
Estermann	+	C	LU	Jutzet	+	S	FR	Schenk	=	V	BE	Zanetti	+	S	SO
Fasel	+	G	FR	Kaufmann	=	V	ZH	Scherer Marcel	=	V	ZG	Zapfl	+	C	ZH
Fässler	+	S	SG	Keller Robert	=	V	ZH	Scheurer Rémy	=	L	NE	Zbinden	*	S	AG
Fattebert	*	V	VD	Kofmel	=	R	SO	Schibli	=	V	ZH	Zisayadis	*	-	VD
Favre	*	R	VD	Kunz	*	V	LU	Schlüer	=	V	ZH	Zuppiger	=	V	ZH

+ ja / oui / sì * entschuldigt / excusé / scusato, abwesend / absent / assente
= nein / non / no hat nicht teilgenommen / n'ont pas voté / non ha votato
o enth. / abst. / ast. # Der Präsident stimmt nicht / Le président ne prend pas part aux votes

Ergebnisse / Résultats:

Gesamt / Complète / Tutto		Fraktion / Groupe / Gruppo									
ja / oui / sì		C	G	L	R	S	E	V	-		
ja / oui / sì	88	21	10	0	3	45	4	5	0		
nein / non / no	75	7	0	4	31	0	0	32	1		
enth. / abst. / ast.	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
entschuldigt / excusé / scusato	36	7	0	2	8	6	1	8	4		

Bedeutung Ja / Signification de oui: Proposition de la majorité (entrer en matière)
Bedeutung Nein / Signification de non: Proposition de la minorité Seiler (ne pas entrer en matière)



Geschäft / Objet:

Bundesbeschluss zur Volksinitiative 'für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit - ein Versuch für vier Jahre (Sonntags-Initiative)'
Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire 'pour un dimanche sans voitures par saison - un essai limité à quatre ans (Initiative des dimanches)'

Gegenstand / Objet du vote:

Vote final

Abstimmung vom / Vote du: 13.12.2002 10:08:48

Abate	+	R	TI	Fehr Hans	+	V	ZH	Kurrus	+	R	BL	Schlöer	+	V	ZH
Aeppli Wartmann	*	S	ZH	Fehr Hans-Jörg	=	S	SH	Lachat	=	C	JU	Schmid Odilo	=	C	VS
Aeschbacher	=	E	ZH	Fehr Jacqueline	=	S	ZH	Lalive d'Epinay	*	R	SZ	Schmid Walter	+	V	BE
Antile	+	R	VS	Fehr Lisbeth	+	V	ZH	Laubacher	+	V	LU	Schneider	*	R	BE
Baader Caspar	+	V	BL	Fehr Mario	=	S	ZH	Lauper	+	C	FR	Schwaab	o	S	VD
Bader Elvira	*	C	SO	Fetz	o	S	BS	Leu	+	C	LU	Seiler Hanspeter	+	V	BE
Banga	=	S	SO	Fischer-Seengen	+	R	AG	Leutenegger Hajo	+	R	ZG	Siegrist	o	V	AG
Bangerter	+	R	BE	Föhn	+	V	SZ	Leutenegger Susanne	o	S	BL	Simoneschi-Cortesi	o	C	TI
Baumann Alexander	=	V	TG	Freund	+	V	AR	Leuthard	+	C	AG	Sommaruga	=	S	BE
Baumann Ruedi	=	G	BE	Frey Claude	+	R	NE	Loepfe	+	C	AI	Speck	+	V	AG
Baumann Stephanie	=	S	BE	Gadient	+	V	GR	Lustenberger	*	C	LU	Spielmann	*	-	GE
Beck	o	L	VD	Galli	+	C	BE	Maillard	=	S	VD	Spuhler	+	V	TG
Berberat	*	S	NE	Garbani	=	S	NE	Maitre	=	C	GE	Stahl	+	V	ZH
Bernasconi	+	R	GE	Genner	=	G	ZH	Mariétan	=	C	VS	Stamm Luzi	+	V	AG
Bezzola	+	R	GR	Giezendanner	+	V	AG	Marti Werner	=	S	GL	Steinegger	+	R	UR
Bigger	*	V	SG	Glasson	+	R	FR	Marty Kälin	=	S	ZH	Steiner	+	R	SO
Bignasca	*	-	TI	Glur	*	V	AG	Maspoli	*	-	TI	Strahm	=	S	BE
Binder	+	V	ZH	Goll	=	S	ZH	Mathys	+	V	AG	Studer Heiner	=	E	AG
Blocher	+	V	ZH	Graf	=	G	BL	Maurer	+	V	ZH	Stump	=	S	AG
Borer	+	V	SO	Grobet	*	S	GE	Maury Pasquier	=	S	GE	Suter	*	R	BE
Bortoluzzi	+	V	ZH	Gross Andreas	*	S	ZH	Meier-Schatz	+	C	SG	Teuscher	=	G	BE
Bosshard	+	R	ZH	Gross Jost	=	S	TG	Ménétry Savary	=	G	VD	Thanei	=	S	ZH
Bruderer	=	S	AG	Guisan	+	R	VD	Messmer	+	R	TG	Theiler	+	R	LU
Brunner Toni	+	V	SG	Günter	*	S	BE	Meyer Thérèse	+	C	FR	Tilmanns	=	S	VD
Bugnon	+	V	VD	Gutzwiller	+	R	ZH	Mörgeli	+	V	ZH	Triponez	+	R	BE
Bühlmann	=	G	LU	Gysin Hans Rudolf	+	R	BL	Mugny	=	G	GE	Tschäppät	o	S	BE
Bührer	*	R	SH	Gysin Remo	=	S	BS	Müller Erich	+	R	ZH	Tschuppert	+	R	LU
Cavalli	=	S	TI	Haering Binder	=	S	ZH	Müller-Hemmi	=	S	ZH	Vallender	+	R	AR
Chappuis	=	S	FR	Haller	+	V	BE	Nabholz	+	R	ZH	Vaudroz Jean-Claude	*	C	GE
Chevrier	=	C	VS	Hämmerle	=	S	GR	Neirynek	=	C	VD	Vaudroz René	+	R	VD
Christen	#	R	VD	Hassler	+	V	GR	Oehri	*	V	BE	Vermot	=	S	BE
Cina	+	C	VS	Heberlein	+	R	ZH	Pedrina	=	S	TI	Vollmer	=	S	BE
Cuche	=	G	NE	Hegetschweiler	+	R	ZH	Pelli	*	R	TI	Waber Christian	=	E	BE
de Dardel	=	S	GE	Heim	+	C	SO	Pfister Theophil	+	V	SG	Walker Félix	+	C	SG
Decurtins	+	C	GR	Hess Bernhard	=	-	BE	Polla	*	L	GE	Walter Hansjörg	+	V	TG
Donzé	=	E	BE	Hess Peter	=	C	ZG	Raggembass	+	C	TG	Wandfluh	+	V	BE
Dormann Rosemarie	=	C	LU	Hess Walter	*	C	SG	Randegger	+	R	BS	Wasserfallen	*	R	BE
Dormond Marlyse	=	S	VD	Hofmann Urs	=	S	AG	Rechsteiner Paul	=	S	SG	Weigelt	+	R	SG
Dunant	+	V	BS	Hollenstein	=	G	SG	Rechsteiner-Basel	=	S	BS	Weyeneth	+	V	BE
Dupraz	+	R	GE	Hubmann	=	S	ZH	Rennewald	=	S	JU	Widmer	=	S	LU
Eberhard	+	C	SZ	Imfeld	+	C	OW	Riklin	=	C	ZH	Widrig	+	C	SG
Egerszegi	+	R	AG	Imhof	+	C	BL	Robbani	o	C	TI	Wiederkehr	=	E	ZH
Eggly	*	L	GE	Janiak	*	S	BL	Rossini	=	S	VS	Wirz-von Planta	+	L	BS
Ehrler	+	C	AG	Joder	+	V	BE	Ruey	+	L	VD	Wittenwiler	+	R	SG
Engelberger	+	R	NW	Jossen	=	S	VS	Salvi	=	S	VD	Wyss Ursula	=	S	BE
Estermann	+	C	LU	Jutzet	=	S	FR	Sandoz Marcel	+	R	VD	Zäch	+	C	AG
Fasel	=	G	FR	Kaufmann	+	V	ZH	Schenk	+	V	BE	Zanetti	=	S	SO
Fäsler	=	S	SG	Keller Robert	+	V	ZH	Scherer Marcel	+	V	ZG	Zapfl	=	C	ZH
Fattebert	+	V	VD	Kofmel	*	R	SO	Scheurer Rémy	+	L	NE	Zisyadis	=	-	VD
Favre	+	R	VD	Kunz	+	V	LU	Schibili	+	V	ZH	Zuppiger	+	V	ZH

+ ja / oui / si
= nein / non / no
o enth. / abst. / ast.
* entschuldigt / excusé / scusato, abwesend / absent / assente
hat nicht teilgenommen / n'ont pas voté / non ha votato
Der Präsident stimmt nicht / Le président ne prend pas part aux votes

Ergebnisse / Résultats:

Gesamt / Complète / Tutto		Fraktion / Groupe / Gruppo		C	G	L	R	S	E	V	-
ja / oui / si	96	ja / oui / si		19	0	3	34	0	0	40	0
nein / non / no	70	nein / non / no		10	10	0	0	42	5	1	2
enth. / abst. / ast.	8	enth. / abst. / ast.		2	0	1	0	4	0	1	0
entschuldigt / excusé / scusato	25	entschuldigt / excusé / scusato		4	0	2	7	6	0	3	3

Bedeutung Ja / Signification de oui:
Bedeutung Nein / Signification de non:

**Bundesbeschluss
zur Volksinitiative «für einen autofreien Sonntag
pro Jahreszeit – ein Versuch für vier Jahre
(Sonntags-Initiative)»**

vom 13. Dezember 2002

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 139 Absatz 5 der Bundesverfassung¹ und auf Ziffer III
des Bundesbeschlusses vom 18. Dezember 1998² über eine neue Bundesverfassung,
nach Prüfung der am 1. Mai 1998³ eingereichten Volksinitiative «für einen
autofreien Sonntag pro Jahreszeit – ein Versuch für vier Jahre (Sonntags-
Initiative)»,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 1. Dezember 1999⁴,
beschliesst:*

Art. 1

¹ Die Volksinitiative vom 1. Mai 1998 «für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit – ein Versuch für vier Jahre (Sonntags-Initiative)» ist gültig und wird Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet.

² Sie lautet⁵, angepasst an die Bundesverfassung vom 18. April 1999:

Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert:

Art. 197 Ziff. 2 (neu)

2. Übergangsbestimmung zu Art. 82 (Strassenverkehr)

¹ An einem Sonntag pro Jahreszeit sind alle öffentlichen Plätze und Strassen inklusive Nationalstrassen von 04.00 bis 24.00 Uhr der Bevölkerung zum freien Gemeindegebrauch ohne privaten Motorfahrzeugverkehr gewidmet. Der öffentliche Verkehr bleibt gewährleistet.

² Der Bundesrat legt innert neun Monaten die Ausführungsbestimmungen und die im öffentlichen Interesse liegenden Ausnahmen in einer Verordnung fest.

³ Diese Übergangsbestimmung ist ab dem ersten autofreien Sonntag vier Jahre gültig. Volk und Stände stimmen im vierten Jahr nach dem ersten autofreien Sonntag darüber ab, ob die Absätze 1 und 2 als Artikel 82a der Bundesverfassung unbefristet weiter gelten sollen.

Art. 2

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Initiative abzulehnen.

Ständerat, 13. Dezember 2002

Nationalrat, 13. Dezember 2002

Der Präsident: Gian-Reto Plattner

Der Präsident: Yves Christen

Der Sekretär: Christoph Lanz

Der Protokollführer: Christophe Thomann

¹ SR 101

² AS 1999 2556

³ BB1 1998 3250

⁴ BB1 2000 503

⁵ Die Volksinitiative ist noch während der Geltungsdauer der Bundesverfassung vom 29. Mai 1874 eingereicht worden. Sie nimmt deshalb auf jenen Verfassungstext Bezug und nicht auf die Verfassung vom 18. April 1999. Der Originalwortlaut der Volksinitiative verlangte eine Ergänzung der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung durch einen neuen Artikel 24.

**Arrêté fédéral
relatif à l'initiative populaire «Pour un dimanche
sans voitures par saison – un essai limité à quatre ans
(Initiative des dimanches)»**

du 13 décembre 2002

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'art. 139, al. 5, de la Constitution¹,

vu le ch. III de l'arrêté fédéral du 18 décembre 1998 relatif à une mise à jour de la Constitution fédérale²,

vu l'initiative populaire «Pour un dimanche sans voitures par saison – un essai limité à quatre ans (Initiative des dimanches)», déposée le 1^{er} mai 1998³,

vu le message du Conseil fédéral du 1^{er} décembre 1999⁴,

arrête:

Art. 1

¹ L'initiative populaire du 1^{er} mai 1998 «Pour un dimanche sans voitures par saison – un essai limité à quatre ans (Initiative des dimanches)» est valable et sera soumise au vote du peuple et des cantons.

² L'initiative⁵, adaptée à la Constitution du 18 avril 1999, a la teneur suivante:

La Constitution est modifiée comme suit:

Art. 197, ch. 2 (nouveau)

2. Disposition transitoire ad art. 82 (Circulation routière)

¹ Un dimanche par saison, la population peut librement disposer, de 04.00 à 24.00 heures, de toutes les places et voies publiques, routes nationales comprises, qui seront fermées au trafic motorisé privé. Les transports publics sont assurés.

² Le Conseil fédéral fixe par voie d'ordonnance, dans un délai de neuf mois, les dispositions d'exécution et les dérogations à prévoir dans l'intérêt public.

³ Cette disposition transitoire est valable pour quatre ans à compter du premier dimanche sans voitures. Au cours de la quatrième année qui suit, le peuple et les cantons se prononcent sur le maintien, pour une durée illimitée, des al. 1 et 2 dans la Constitution sous la forme d'un art. 82a.

Art. 2

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

Conseil des Etats, 13 décembre 2002

Le président: Gian-Reto Plattner

Le secrétaire: Christoph Lanz

Conseil national, 13 décembre 2002

Le président: Yves Christen

Le secrétaire: Christophe Thomann

¹ RS 101

² RO 1999 2556

³ FF 1998 2854

⁴ FF 2000 461

⁵ L'initiative a été déposée sous le régime de la constitution du 29 mai 1874 et ne se référerait donc pas à la Constitution du 18 avril 1999. Dans la version déposée, elle demandait l'adjonction d'un art. 24 aux dispositions transitoires de l'ancienne constitution.

**Decreto federale
concernente l'iniziativa popolare «per una domenica
senz'auto ogni stagione - una prova per quattro anni
(iniziativa per le domeniche)»**

del 13 dicembre 2002

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visto l'articolo 139 capoverso 5 della Costituzione federale¹;

vista la cifra III del decreto federale del 18 dicembre 1998² su una nuova
Costituzione federale;

esaminata l'iniziativa popolare «per una domenica senz'auto ogni stagione - una
prova per quattro anni (iniziativa per le domeniche)», depositata il 1° maggio 1998³;
visto il messaggio del Consiglio federale del 1° dicembre 1999⁴,

decreta:

Art. 1

¹ L'iniziativa popolare del 1° maggio 1998 «per una domenica senz'auto ogni stagione - una prova per quattro anni (iniziativa per le domeniche)» è valida ed è sottoposta al voto del popolo e dei Cantoni.

² Adeguata formalmente alla Costituzione federale del 18 aprile 1999, l'iniziativa ha il tenore seguente⁵:

La Costituzione federale è modificata come segue:

Art. 197 n. 2 (nuovo)

2. Disposizione transitoria dell'articolo 82 (circolazione stradale)

¹ Una domenica per stagione, tutte le piazze e strade pubbliche, incluse le strade nazionali, sono a disposizione della popolazione dalle 04.00 alle 24.00, per il libero uso generale senza circolazione privata di autoveicoli. I trasporti pubblici sono garantiti.

² Entro 9 mesi il Consiglio federale stabilisce in un'ordinanza le disposizioni esecutive e le eccezioni di pubblico interesse.

³ Le presenti disposizioni sono valide per quattro anni a partire dalla prima domenica senz'auto. Nel corso del quarto anno, Popolo e Cantoni decidono in votazione se prorogare a tempo indeterminato la validità dei capoversi 1 e 2 trasponendoli nella Costituzione federale quale articolo 82a.

Art. 2

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

Consiglio degli Stati, 13 dicembre 2002

Il presidente: Gian-Reto Plattner

Il segretario: Christophe Lanz

Consiglio nazionale, 13 dicembre 2002

Il presidente: Yves Christen

Il segretario: Christophe Thomann

¹ RS 101

² RU 1999 2556

³ FF 1998 2555

⁴ FF 2000 440

⁵ L'iniziativa popolare è stata depositata vigente la Costituzione federale del 29 maggio 1874; si riferiva pertanto a tale testo e non alla Costituzione federale del 18 aprile 1999. Il testo originale dell'iniziativa popolare chiedeva di completare le disposizioni transitorie della Costituzione federale con un nuovo articolo 24.