



DOKUMENTATIONSDIENST DER BUNDESVERSAMMLUNG
SERVICE DE DOCUMENTATION DE L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
SERVIZIO DI DOCUMENTAZIONE DELL'ASSEMBLEA FEDERALE

Volksabstimmung vom 18.2.1979

Dokumentation zum Gegenvorschlag
zur Volksinitiative Fuss- und Wanderwege
(Ergänzung)

Votation populaire du 18.2.1979

Documentation
Contreprojet à l'in.pop. Chemins et sentiers
(Supplément)

Volksabstimmung vom 18. Februar: Wanderwege

Kritische Betrachtung angebracht

Dass am 18. Februar, zusammen mit drei andern eidgenössischen Vorlagen, dem Stimmbürger auch die Wanderweg-Vorlage zum Entscheid vorgelegt wird, dürfte bekannt sein. Weniger vielleicht, dass es auch Gründe geben kann, die gegen diesen Verfassungsartikel sprechen. Im folgenden soll versucht sein, die Vorlage nach beiden Seiten hin zu beleuchten.

Zunächst sei daran erinnert, dass die 1972 gegründete Arbeitsgemeinschaft für Rechtsgrundlagen für Fuss- und Wanderwege am 21. Februar 1974 bei der Bundeskanzlei eine Volksinitiative einreichte, die innerhalb von vier Monaten über 123 000 Unterschriften eingebracht hat. Mit der Initiative sollte der Bund beauftragt werden, Planung, Errichtung und Unterhalt eines nationalen Wanderwegnetzes sowie regionaler Fuss- und Wanderwegnetze sicherzustellen. Ausserdem verlangte die Initiative vom Bund die Förderung von Anlage und Ausbau lokaler Fusswegnetze. Begreiflich, dass diese, hinsichtlich ihrer Durchführung doch etwas fragwürdige Aufgabenstellung, weder beim Bundesrat noch beim Parlament Gnade fand.

Der dann ausgearbeitete Gegenvorschlag des Parlamentes sieht nun vor, dass Anlage und Erhaltung von Fuss- und Wanderwegen Sache der Kantone bleiben soll. Hinzugefügt wird, dass der Bund diese Tätigkeit unterstützen und koordinieren könne. Mit der Unterstützung sind wohl die finanziellen Zuwendungen gemeint, sowohl jene an die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege (SAW) wie auch die an die kantonalen Organisationen, die sich bisher der Betreuung der Wanderwege angenommen haben und dies auch weiterhin tun werden. Im Text des Gegenvorschlages, der nun zum Verfassungstext geworden ist, heisst es nämlich weiter, dass Bund und Kantone mit privaten Organisationen zusammenarbeiten, wobei unter «privaten» Organisationen jene Institutionen zu verstehen sind, die in den Kantonen Aufgaben dieser Art übernommen haben, also beispielsweise Arbeitsgemeinschaften, Verkehrsorganisationen, Wanderwegkommissionen (wie bei uns im Thurgau). Nachdem die Initiative zugunsten des Gegenvorschlages des Parlamentes, dem auch der Bundesrat zugestimmt hat, zurückgezogen wurde, lautet die Vorlage nun wie folgt:

1. Der Bund stellt Grundsätze auf für Fuss- und Wanderwegnetze.
2. Anlage und Erhaltung von Fuss- und Wanderwegnetzen ist Sache der Kantone. Der Bund kann diese Tätigkeit unterstützen und koordinieren.

3. In Erfüllung seiner Aufgaben nimmt der Bund auf Fuss- und Wanderwege Rücksicht und sorgt für Ersatzwege.

4. Bund und Kantone arbeiten bei privaten Organisationen zusammen.

Eingriffe unbestritten

Dieser Artikel soll in die Bundesverfassung aufgenommen werden.

Sicher wäre es wenig sinnvoll, Hilfe an die Wanderwege abzulehnen. Wer sich mit der Aufgabe der Anlage, der Markierung und der Erhaltung der Wanderwege befasst, weiss um die Schwierigkeiten, denen da zu begegnen ist. Sie liegen weder in der Markierung noch in deren Erhaltung, bei uns im Thurgau auch nicht bei der Finanzierung. Wir sehen sie eigentlich nur in der Erhaltung des Wegnetzes. Wer über Jahre zurückschaut, der trauert manch hübschem Fussweg nach, der dann eines Tages zur Strasse wurde oder auch als einfacher Weg einen Hartbelag erhalten hat. Im Bereich der Verteuerung der Wanderwege berühren sich zwei Interessensgebiete, die nicht ohne weiteres aufeinander abgestimmt werden können. Auf dem Lande sind die «Hüttenwege» aus der Mode gekommen. Man fährt heute zur Käseerei, und man wünscht sich hierfür saubere und gute Wege. Mit der Motorisierung in der Landwirtschaft ist die Gefahr des Verschwindens von Wanderwegen selbstverständlich gewachsen. Wege, die nicht mehr benutzt werden, überwachsen und sind eines Tages verschwunden. Es gilt hier also die Lösung zu finden, die sowohl der Landwirtschaft als auch dem Wanderer dient. Einfacher löst sich das Problem beim Nationalstrassenbau, wo der Bund seinen direkten Einfluss geltend machen kann. Zusammengefasst: Was mit Hilfe des Verfassungsartikels für die Wanderwege getan werden will, ist sicher in Ordnung.

Grundsätzliche Überlegungen

Für uns und wohl noch für viele, stellt sich lediglich die Frage, ob es hiezu der Bundeshilfe bedarf, und bei dieser Betrachtung drängen sich grundsätzliche Überlegungen auf. Da wäre zu-

nächst einmal zu fragen, ob die Kantone derlei Probleme wirklich nicht aus eigener Kraft zu lösen vermögen. Zentralisation gewisser Aufgaben ist sicher nötig und klug. Hier aber sehen wir die Notwendigkeit des Abschiebens von Aufgaben an den Bund einfach nicht. Und das andere: Ist das Bestreben, die Bundesfinanzen in Ordnung zu bringen noch glaubwürdig, wenn man dem Bund Aufgaben überträgt und von ihm finanzielle Zuwendungen erwartet, die der Kanton mit einfachen Mitteln und bei bescheidenem Aufwand zu lösen vermag?

Im Kanton Thurgau wurden die benötigten Mittel für die Erhaltung der Wanderwege und ihrer Markierung durch Beiträge seitens des kantonalen Strassen- und Baudepartementes, der Munizipalgemeinden und der thurgauischen Sektionen des Automobil- und des Touringclubs immer aufgebracht. Mit jährlich 10 000 bis 12 000 Franken liessen sich diese Aufgaben bis anhin bewältigen. Dass man im Thurgau nicht einfach zugesehen hat, wenn Wanderwege zu Strassen wurden, geht schon aus den Veränderungen hervor, die bei neuen Kartenaufgaben zu berücksichtigen waren.

Mit ganz wenig Ausnahmen haben sich immer Ersatzwege finden lassen. Man kann sich kaum vorstellen, dass der Bund hier zu bessern Resultaten kommen werde. In der Erfüllung der Aufgaben, die der Wanderwegkommission zustehen, benötigten wir immer die Verbindung zum kantonalen Strassen- und Baudepartement, zum Regionalplanungsamt, zum Meliorationsamt, zur Thurgauischen Verkehrsvereinigung und zu den Gemeinden. Und eben diese Verbindungen standen uns immer zu. Man darf also wohl sagen, dass vom Thurgau aus gesehen auf ein Mitspracherecht seitens des Bundes verzichtet werden könnte. So gesehen wäre also wohl zu sagen, dass notwendige Hilfe an die Wanderwege durchaus vertretbar, ja wünschbar ist, doch müsste es nicht unbedingt Bundeshilfe sein.

Alfred Etter

Die Argumente eines Gegners

Brauchen wir wirklich einen Verfassungsartikel?

Von Ständerat Josef Ulrich, Küssnacht

Wandern ist eine gute Sache. Ich bin selbst eifriger Wanderer, und als grosser Förderer von Wanderwegen habe ich sogar mitgeholfen, Wanderwege im Frondienst zu erstellen. Wanderwege kann man nämlich nicht über Verfassungsbestimmungen und Gesetze erstellen, sondern am erfolgreichsten durch die wache Initiative idealgesinnter Mitbürgerinnen und Mitbürger.

Mir geht es bei dieser Abstimmung nur um die grundsätzlichen, staatspolitischen Aspekte, nämlich um die Frage, ob es sich hier tatsächlich um eine Bundesaufgabe handelt. Ich meine nicht! Es ist das wirklich eine typische Aufgabe der Kantone, der Gemeinden, der Kurvereine und der privaten Initiative. Auf diese Weise sind im ganzen Schweizerlande bereits über 40 000 km Wanderwege entstanden (gleich Erdumfang).

Klare Aufgabenteilung Bund - Kantone

Die adäquate Zuteilung der Aufgaben an Bund und Kantone hat seit Beginn der Rezession und der Pleite in der Bundeskasse erste Priorität in der eidgenössischen Politik. Am 31. August 1977 hat das Eidg. Justizdepartement darüber allen Kantonen ein Werk von 4 Büchern, die Arbeit von Experten, zugeschickt und die Vernehmlassung dazu eröffnet. Die Kantone haben ihre besten Fachleute hinter die Bücher geschickt und die Ergebnisse inzwischen dem Bund in ebenfalls 22 umfangreichen Stellungnahmen überreicht. Es ist keine leichte Aufgabe, die man sich hier gestellt hat; denn es wird sehr schwerhalten, bestehende Kompetenzen und Aufgaben vom Bund wieder auf die Kantone hinunter zu delegieren, weil damit ein ganzer Fluss von Bundesmitteln betroffen wird. Eher realisierbar wäre wohl eine bessere Aufgabenteilung bei neuen Kompetenzen. Bei der Übertragung neuer Aufgaben an den Bund gilt es daher vorsichtiger und zurückhaltender zu sein und jedesmal genauestens zu überlegen, ob eine Aufgabe wirklich am zweckmässigsten dem Bund übertragen oder doch besser bei den Kantonen bleiben soll. Hier müssen wir den Hebel ansetzen, wenn wir eine bessere Aufgabenteilung anpeilen und auch erreichen wollen.

Wenn man diese Frage in bezug auf die Wanderweginitiative prüft, so kommt man doch eindeutig zum Schluss, dass die Kantone, ja sogar die meisten Gemeinden viel besser als der Bund in der Lage sind, sie zu lösen.

Zuerst die Bundesfinanzen sanieren

Mein zweites Argument betrifft die missliche Finanzlage des Bundes. Am 12. Juni 1977 hat das Schweizervolk dem Finanzminister die Mehrwertsteuervorlage vor die Füsse geworfen. Wie es der zweiten Vorlage ergeht, darüber werden nicht einmal Wetten abgeschlossen. Inzwischen wächst die Staatsschuld bedrohlich gegen die 20-Milliarden-Grenze, eine Limite, die nicht einmal in der Nachkriegszeit erreicht wurde. Und da sollen wir hingehen und diesem Bund, der brusttief in den Schulden steckt, frisch-fröhlich «nach des Müllers Lust» neue Aufgaben übertragen? Selbst der Bundesrat schreibt in seiner Botschaft an das Parlament, «dass jeder Gegenvorschlag eine Vermischung von Kompetenzen des Bundes und der Kantone zur Folge hätte, die dem Ziel einer auch unter Druck der Finanzlage notwendig gewordene Entflechtung der gegenseitigen Zuständigkeiten zuwiderliefe».

Ich höre noch den Einwand, der vom Parlament ausgearbeitete Gegenvorschlag weise nun die Anlage und Erhaltung der Wanderwege den Kantonen zu. Was aber die Kantone tun müssen, das braucht nicht in die Bundesverfassung. Das wissen auch die Initianten; darum haben sie erreicht, dass der Bund ferner aber zuständig ist, Grundsätze aufzustellen, zu unterstützen und zu koordinieren. Damit sind aber Tür und Tor offen für den «eidgenössischen Wandervogt» mit allen seinen unliebsamen finanziellen Folgen. Es geht doch in der angezogenen Frage um unsere Glaubwürdigkeit. Wie sollen wir neue Steuervorlagen zur Sanierung der Bundesfinanzen vertreten und durchbringen, wenn wir fortfahren, dem Bund Aufgaben aufzubürden, welche die Kantone besser bewältigen können. «Das Vollkommene ist nicht immer auch das Bessere.» Es wird immer wieder Initiativen von höchst ehrenwerten Bürgern geben, und wir werden sonst fortfahren, dem Bund neue, unnötige Aufgaben aufzuladen.

Das Volk muss hier nun einmal das Steuer herumwerfen und mit klarer Sicht auf die staatspolitischen Notwendigkeiten diese zwar gutgemeinte, aber aufs falsche Ziel gerichtete Wanderweg-Initiative und den Gegenvorschlag wuchtig verwerfen!

Autopneu und Wanderstrumpf

Die Volksabstimmung vom 18. Februar 1979 über Fuss- und Wanderwege aus automobilistischer Sicht

Weniger «Weber»? Durchdachtere grüne Philosophie? Staats- und strassenbaupolitisch akzeptabel?

Solche und andere Fragen stellt der Automobilist im Vorfeld der *Volksabstimmung* vom kommenden 18. Februar über Fuss- und Wanderwege.

Als *Automobilist* und *Staatsbürger* hat man an sich keinen Grund, den vorgeschlagenen neuen Verfassungsartikel zum vornherein in Frage zu stellen. Auch der Automobilist wird ja immer wieder zum Fussgänger, seine Familienangehörigen werden es, wenn Papis Wagen auf dem Parkplatz am Arbeitsort acht Stunden blockiert bleibt. Auch der Automobilist zieht heute die roten Wandersocken an, wenn es gilt, die leise oder, Gott sei's geklagt, schon recht ausgeprägte Bauchwölbung zurückzubilden.

Bei aller Sympathie für die gesundheitsfreundliche Abstimmungsvorlage lässt sich aber nicht übersehen, dass verschiedene Argumente der Befürworter wie ein dünner Zweitaufguss der Vorlage «Demokratie im Nationalstrassenbau» wirken. Die Durchsicht der Liste der Befürworter-Organisationen fördert teilweise liebe alte Bekannte aus früheren politischen Kämpfen mit antiautomobilistischer Spitze zutage. Einige Vorbehalte und kritische Feststellungen sind also nicht überflüssig.

Giftzähne gezogen

Einen grossen Teil der kritischen Sichtung und Würdigung haben Parlament und Bundesrat dem Stimmbürger abgenommen. Abgestimmt wird ja am 18. Februar nicht über den ursprünglichen Initiativtext, sondern über den in beiden Kammern der Bundesversammlung erarbeiteten Gegenvorschlag.

Am 21. Februar 1974 reichte die «Arbeitsgemeinschaft Rechtsgrundlagen für Fuss- und Wanderwege» ihre von 123 000 Unterschriften getragene *Volksinitiative* ein. Der ursprüngliche Initiativtext verlangte, dass der Bund auf dem Wege der Gesetzgebung die Planung, die Errichtung und den Unterhalt regionaler Fuss- und Wanderwege in der ganzen Schweiz sicherzustellen habe. Schliesslich enthielt die Initiative die bindende Klausel, dass Fuss- und

Wanderwege abseits befahrbarer Strassen zu führen seien.

Am 16. Februar 1977 nahm der *Bundesrat* zur Vorlage Stellung, mit dem Antrag auf Verwerfung ohne Gegenvorschlag. Das wanderfreundliche Parlament aber arbeitete einen eigenen Vorschlag aus. Der endgültig akzeptierte Text fand schliesslich im Nationalrat mit 118 : 13 Stimmen Gnade, im Ständerat mit 30 : 9 Stimmen. Er wurde auch vom Bundesrat gebilligt. Damit wurde der Weg frei für die im Rahmen des Abstimmungspaketes vom kommenden 18. Februar fällige Entscheidung.

Die 50 000 Kilometer

Der Argumentation der Befürworter kann man sich in vielen Punkten anschliessen. Ein beträchtlicher Teil der als Fuss- und Wanderwege deklarierten Routen besteht heute tatsächlich – wie die Kritiker aus dem Lager der Wanderfreunde zu Recht bemerken – aus Strassen, die *dem allgemeinen Fahrverkehr offenstehen*.

Beunruhigend ist auch die Feststellung der Wanderweg-Befürworter, dass in der Schweiz pro Jahr über tausend Kilometer fussgängergerichte Wege verschwinden, darunter allein 400 km markierte Wanderwege.

Als *Negativposten* wird von den Rotstrümpfen auch angeführt, dass etwa 14 000 km des gesamten Netzes asphaltiert oder betonierte sind. So nützlich solche Fahrbahndecken sind – oft im Dienste der Alp-, Wald- und Landwirtschaft –, so wenig Freude empfinden die Füsse des Wanderers darüber.

Unwiderlegbare Tatsachen, aber auch viel blosse Polemik umfasst die Behauptung der Initianten, der Bund übe, oft indirekt über die den Kantonen gewährten *Subventionen*, einen vorwiegend negativen Einfluss auf die bestehenden Fuss- und Wanderwege aus. Nach Auffassung der Initianten begünstigen die heutigen Gesetze einseitig den Fahrverkehr. Es wird von ihnen auch behauptet, der *Nationalstrassenbau* berücksichtige bei den Vernehmlassungsverfahren die Interessen der Fussgänger und Wanderer zu wenig.

Diese Behauptung lässt sich kaum auf der ganzen Linie aufrechterhalten. Negative Beispiele lassen sich leicht zitieren – wer aber spricht von

den zahlreichen musterhaften Lösungen? Ein positives Beispiel ist der Wanderweg unmittelbar am Ufer des *Brienzersees*, unterhalb der in Entstehung begriffenen, vorwiegend in Tunneln verlaufenden Nationalstrasse. Viel zuwenig bekannt ist auch der durchgehende, mit erheblichen Aufwendungen erstellte Wanderweg im St. Galler Abschnitt der *Walenseestrasse*.

In einem bestimmten Punkt wird die Auffassung der Initianten noch zu Diskussionen Anlass geben. Sie behaupten, dass *ausserorts* zu viele *Trottoirs* entlang den Hauptstrassen gebaut werden. Sie machen geltend, dass sich in vielen Fällen mit bedeutend geringeren Aufwendungen fussgängerfreundliche Wege abseits der Hauptstrassen errichten liessen. Ob aber diese romantischen Wege im Alltags-Fussgängerverkehr von der örtlichen Bevölkerung – auch nachts – benützt werden, ist eine andere Frage.

Der falsche Schuldige anvisiert?

Unter den Argumenten der Befürworter mangelt es nicht an Spitzen gegen den Strassenbau, den Strassenverkehr, das Automobil. Vielleicht hätte man sich doch auch Rechenschaft geben sollen, dass die Mängel unseres Wanderwegwesens zu einem guten Teile in der Eigenart der geltenden Rechtsordnung begründet sind. Die weitaus schönsten Wanderwege können an den Ufern unserer Seen angelegt werden. Im Gegensatz zu zahlreichen anderen Staaten bestehen aber an Helvetiens Gestaden kaum Einschränkungen für den Privatbesitz.

Es entbehrt nicht einer gewissen Ironie, dass es an dem von den Naturschützern bis aufs Messer verteidigten *Sempachersee* die Strassenbauer der N 2 waren, welche für die Öffentlichkeit einen kleinen Teil des Seeufers zugänglich machten.

Am *Bielersee* konnte der Uferweg zwischen Erlach und Lüscherz nur verwirklicht werden, weil durch die Tieferlegung des Sees im Zuge der Juragewässerkorrektion ein Uferstreifen neuen Landes entstanden war.

Gemeinsame Interessen

Bei allen Vorbehalten besteht für Fahr- und Fussgängerverkehr *kein*

4.

unüberbrückbarer Gegensatz. Gerade das Argument der *Sicherheit* muss objektiv gewürdigt werden. Die konsequente Trennung der beiden Verkehrsbereiche hat zweifellos günstige Auswirkungen auf die Unfallbilanz.

Die Lebensbereiche «Strassenverkehr» und «Wandern» stehen einander ohnehin nicht diametral gegenüber. Wenig befasst haben sich aber die Exponenten der Wanderbewegung mit der Tatsache, dass gerade an den Ausgangspunkten der schönsten und lohnendsten Wanderungen *kaum Parkplätze vorhanden sind.*

In diesem Bereich könnten sich die Naturfreunde, die so gerne gegen die «böse Autolobby» vom Leder ziehen, dankbare Verbündete schaffen, vielleicht auch mit Hilfe der *Automobilclubs.* Musterbeispiele sind vorhanden, man denke nur etwa an die *TCS-Parkplätze* für Besucher des schweizerischen Nationalparks.

Es liesse sich beispielsweise auch denken, die *Rastplätze* und die *Raststätten-Areale* an unseren Autobahnen, die oft in sehr schönen Gegenden liegen, zu *Ausgangspunkten von Fusswanderungen* zu machen. Meist ist an diesen eingezäunten Plätzen nur ein verschwiegenes, meist verschlossenes Gatter für das Personal vorhanden. Warum aber muss sich ein Automobilist, der nach mehr Lust hätte als nach nur ein paar Fitnessübungen, auf diesen Plätzen vorfinden wie ein Transitpassagier auf einem Flughafen? Etwas Toleranz, gelockerte Bestimmungen und eine Orientierungstafel der zuständigen regionalen Wander-Organisation könnten diesen Zustand ändern.

e. a. f.

In materia di sentieri una soluzione federalista per un problema nazionale

(Cps) Ogni anno vanno perduti in Svizzera circa mille chilometri di sentieri naturali. Sono quasi tre chilometri ogni giorno che cedono alla pressione dell'asfalto, dell'edilizia, della speculazione. I lavori pubblici, in particolare quelli autostradali, portano pure alla scomparsa di parecchi sentieri. Perciò gli enti pubblici devono impegnarsi per contrastare l'evoluzione e conservare a chi desidera compiere tranquille passeggiate un buon numero di sentieri. L'iniziativa sui sentieri, sulla quale si voterà il 18 febbraio, intende gettare le basi per questo lavoro coordinato.

Il previsto articolo della Costituzione federale indica soltanto i caratteri generali dell'operazione. La realizzazione pratica delle misure di protezione è però compito dei Cantoni. Questi, a loro volta, potranno richiedere la collaborazione di Comuni e di altri enti, pubblici o privati. Lo scopo è di conservare in buono stato il maggior numero possibile di sentieri ed eventualmente

di aprirne dei nuovi dove essi risultano utili.

La Confederazione riceve l'incarico di intervenire in quei casi in cui è direttamente responsabile della scomparsa dei sentieri. Attualmente, per esempio, nel caso di una costruzione di un'autostrada, se i sentieri scompaiono il loro ristabilimento è compito dei Cantoni e dei Comuni. L'articolo costituzionale invece darà gli impegni che le sono propri anche alla Confederazione.

L'articolo costituzionale tende a una soluzione federalista del problema. Per questo motivo ha ottenuto ampia approvazione lo scorso ottobre sia nel Consiglio nazionale, sia agli Stati. Un'ampia approvazione è attesa anche dagli elettori il prossimo 18 febbraio in modo che si possa conservare una simpatica rete di sentieri sui quali si potrà camminare con tranquillità lontani dai rumori.

Mehr Fuss- und Wanderwege

Die Einreichung der Volksinitiative zur Förderung der Fuss- und Wanderwege hatte die verschiedenartigsten Kommentare zur Folge. Die Diskussion drehte sich in den letzten Jahren vorwiegend um das Nationalstrassennetz, um Zubringer- und Entlastungsstrassen. Autos und Motorräder standen als Fortbewegungsmittel im Vordergrund. Und nun verlangten plötzlich 123 749 Stimmberechtigte, dass sich der Bund auch den Fuss- und Wanderwegen annehme.

Mit Genugtuung kann man feststellen, dass das Wandern und auch das Radfahren endlich wieder vermehrt gepflegt werden. Aber die Fussgänger sind im öffentlichen Verkehr gefährdet. Über 300 Tote und annähernd 5000 Verletzte sind das jährliche Fazit ungenügender Absicherung gegenüber dem motorisierten Verkehr. Noch sind zahlreiche Wald-, Feld- und Alpwege nicht mit einem Fahrverbot für den nichtlandwirtschaftlichen Verkehr belegt. Wanderer werden dauernd durch Motorfahrzeuge behelligt. Im Zusammenhang mit neuen Verkehrsanlagen verschwanden im Verlaufe der Zeit zahlreiche Fuss- und Wanderwege. Auch innerorts ist es für viele Menschen zur Qual geworden, ihren Arbeitsplatz oder die Schule am Rande von durch den motorisierten Verkehr stark frequentierten Strassen aufzusuchen.

Die Stimmberechtigten haben nun am 18. Februar darüber zu befinden, ob sie den von den eidgenössischen Räten ausgearbeiteten Gegenvorschlag, der auch die Unterstützung der Initianten des Volksbegehrens genießt, gutheissen wollen. Dieser bringt eine gute Lösung, wird doch, aufbauend auf der bewährten Zusammenarbeit mit den bestehenden privaten Organisationen eine fördralistische, den Bund finanziell nicht belastende Rechtsgrundlage geschaffen, die im Interesse der durch den Moloch Verkehr gefährdeten Fussgänger liegt. Ist es doch dringend nötig, dass sich das Volk und die zuständigen Behörden vermehrt bereitfinden, den Schutz der Fussgänger zu heben und ihnen wieder vermehrt die Möglichkeit zu geben, sich ohne lästige Verkehrsimmissionen frei bewegen zu können. Nationalrat Emil Schaffer

Autostrada alta?

Wie ein Wanderweg verasphaltiert wurde

(A. K.) Wer kennt sie nicht, die Strada alta? Für grössere Schulreisen aus der Deutschschweiz oder für eine Familienwanderung in den Tessiner Ferien bietet sich der Höhenweg zwischen Airolo und Biasca geradezu an. Seit einigen Jahren sind jedoch in mehreren Abschnitten der einstigen Naturstrasse Asphaltierungsarbeiten im Gange oder bereits abgeschlossen. Der Hartbelag auf der Strecke Brugnascio-Altanca soll die Erschliessung der beiden Bergdörfer fördern und die Strasse zwischen Anzonico und Calonico wird geteert, um eine bessere Zufahrt zu den dortigen Ferienhäusern zu gewährleisten.

Ob diese Asphaltierungen nun gerechtfertigt sind oder nicht: Wer vertritt bei solchen Strassenarbeiten jeweils die Interessen des Fussgängers oder Wanderers? Der Kanton Tessin kennt keine entsprechende Organisation. So werden die Wanderer künftig auf Hartbelag durch die Leventina geführt, obwohl mit wenig Aufwand bestehende, parallele Wege instand gesetzt werden können.

Hier wie anderswo wären es jeweils

kleine Korrekturen oder Ergänzungen, die für die Fussgänger und Wanderer erhebliche Verbesserungen brächten. Woran liegt es, dass solche Massnahmen selten ergriffen werden?

Für eine rechtliche Besserstellung von Fuss- und Wanderwegen

Die heutigen Gesetze und Verordnungen von Bund, Kantonen und Gemeinden fördern einseitig den Fahrverkehr. Rechtliche Grundlagen zum Schutz und zur Förderung der Fuss- und Wanderwege fehlen. Auch der Bund ist bei seinen Bauvorhaben zur Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse des Fussgängers weder verpflichtet, noch berechtigt. So werden etwa beim Autobahnbau oft Fusswege unterbrochen und somit als Fussverbindungen zwischen Dörfern aufgehoben.

Eine bessere Berücksichtigung der Interessen der Fussgänger und Wanderer beim Strassenbau drängt sich auf. Das ist auch das Ziel des Verfassungsartikels über Fuss- und Wanderwege, über den am 18. Februar abgestimmt wird.

Ein Ja zu den Fuss- und Wanderwegen

Von Nationalrätin Martha Ribi, Zürich

Es gibt im politischen Geschehen immer wieder einmal Ereignisse, die ungewöhnlich und zugleich erfreulich sind. Dass Initiativen lanciert und von einer grossen Zahl von Bürgern unterschrieben werden, gehört beinahe zum Alltag. Dass diese Initiativen in ihrer oft apodiktischen Form von Bundesrat und Parlament abgelehnt werden, ist auch nichts Aussergewöhnliches. Meistens wird ihnen ein *Gegenvorschlag* zur Seite gestellt, und beide Vorlagen gelangen dann zur Abstimmung. Damit sind sie mit dem Risiko behaftet, mit einem *doppelten Nein* quittiert zu werden, und können alle beide Schiffbruch erleiden. Damit fällt jeweils auch das, was an positiver Idee und akzeptabler Lösung darin enthalten gewesen wäre, aus Abschied und Traktanden. Sehr viel seltener geschieht es, dass eine Initiative vom Bundesrat wohl abgelehnt wurde, das *Parlament* ihren materiellen Inhalt jedoch aufnimmt und dieser in der Form eines Gegenvorschlages präsentiert wird. Noch seltener schliesslich ist das Phänomen, dass bei dieser Metamorphose die Initianten tatkräftig und verständnisbereit mithelfen und schliesslich ihre eigene Initiative *zugunsten des Gegenvorschlages* zurückziehen. Diesen Werdegang hat die von rund 123 000 Bürgern unterzeichnete Wanderweginitiative durchgemacht. Der Gegenvorschlag für einen neuen Verfassungsartikel wird somit am 18. Februar ohne die ursprüngliche Initiative, aber *unterstützt von den Initianten* dem Volk zur Abstimmung vorgelegt.

Fehlende Rechtsgrundlagen

Was wollte die ursprüngliche Initiative, weshalb kam es zu einem Gegenvorschlag, und was enthält nun dieser neue Artikel in unserer Bundesverfassung? Im *Jahre 1973* startete eine kleine Gruppe politisch neutraler Initianten die Sammlung von Unterschriften für eine Volksinitiative mit dem Ziel, Rechtsgrundlagen für Fuss- und Wanderwege zu schaffen. Die bereits seit 1934 bestehende private *Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege* (SAW) sah ihre ehrenamtlich und aus Idealismus geleistete Arbeit zur Erschliessung und Erhaltung von Wanderwegen immer mehr bedroht. Die *überhandnehmende Asphaltierung* von abseitsführenden Strassen und Wegen, eine Folge des immer grösser werdenden Motorisierungsgrades, und der Bau von *Hauptstrassen und Nationalstrassen* mit ihren gewaltigen Nebenanlagen, den Zu- und Wegfahrten, zerstören laufend Wanderwege und Fussgängerverbindungen. Es wird heute mit einem *jährlichen Verlust von rund 1000 Kilometern* fussgängergerechter Wege gerechnet. Diese von niemandem beabsichtigte, aber um so bedenklichere Entwicklung ist darauf zurückzuführen, dass wohl alle notwendigen Gesetze im Bereich des Strassenbaues *zugunsten des Fahrverkehrs* existieren, dass aber der Bund bisher nicht verpflichtet war, in seiner eigenen Tätigkeit auf Fusswege und Wanderwege Rücksicht zu nehmen. Hätte er es trotzdem gewollt, er hätte es *mangels gesetzlicher Grundlage* nicht einmal gekonnt.

Dazu mögen zwei Beispiele dienen. Bei *Meliorationen* werden oft Fusswege in Fahrstrassen umgewandelt, um den Landwirten berechtigterweise bessere Betriebsbedingungen zu schaffen. Dabei gehen aber wertvolle Fussgängerverbin-

dungen verloren, weil der Bund bisher keine gesetzliche Grundlage hatte, entsprechende Ersatzwege zu schaffen. Ein weiteres Beispiel: Zwei Ortschaften werden neu durch eine modern ausgebaute Autostrasse verbunden, weil der Verkehr sich verdoppelt, verdreifacht hat. Der Bund zahlt einen Beitrag an diese Hauptstrasse und subventioniert auch ein teures Trottoir, das oftmals noch zusätzliche Kunstbauten nötig macht. Einen weit billigeren Weg in einem gewissen Abstand zur Strasse, der dem Fussgänger eine ungefährliche und attraktivere Verbindung für den Marsch vom einen Ort zum andern ermöglichen würde, kann der Bund *nicht* mitsubventionieren, obwohl dies sowohl sinnvoller wie ökonomischer wäre, weil er dafür keine gesetzliche Grundlage hat. Dieses letzte Beispiel zeigt deutlich, dass es nicht um vermehrte Bundesleistungen, sondern um *besser angepasste* geht.

Keine Ausweitung der Bundeskompetenzen

Diese Ueberlegungen führten denn auch dazu, dass sich das Parlament entschloss, dem Bund diese Kompetenzen in einem Gegenvorschlag zu geben und einen solchen auszuarbeiten. Es hiess ihn im Nationalrat mit *118 zu 13* und im Ständerat mit *30 zu 9 Stimmen* gut. Der gutgemeinte, aber in seinen Forderungen über das Ziel hinausschiessende Initiativtext konnte nicht unterstützt werden, da er eine *Ausweitung der Bundeskompetenzen* vorsah. Mit allem Nachdruck ist darauf hinzuweisen, dass die am Initiativtext gerügten *Mängel* im Text des Gegenvorschlages *beseitigt* wurden. Es geht nicht mehr um eine neue Bundesaufgabe mit entsprechenden finanziellen, personellen und administrativen Konsequenzen. Dies mag die Analyse des zur Abstimmung gelangenden Verfassungsartikels erläutern. Absatz 1 lautet: «Der Bund stellt Grundsätze auf für Fuss- und Wanderwegnetze.» Dies besagt nichts anderes, als dass für die Anpassung bestehender Gesetze und Verordnungen auf Bundes-, Kantons- und Gemeindeebene *gewisse Richtlinien* formuliert werden, wie sie bereits auch für die Strassenbauten existieren. Mit Absatz 2, erster Satz, «Anlage und Erhaltung von Fuss- und Wanderwegnetzen ist Sache der Kantone» wird ausdrücklich festgehalten, dass nach wie vor und ohne Aenderung der bisherigen Praxis die Hauptaufgabe, die Planung, der Bau und der Unterhalt, *bei den Kantonen* verbleibt. Förderalistische Bedenken, wie man sie immer wieder vor allem aus der Westschweiz zu hören bekommt, sind ganz einfach fehl am Platz und mögen ihren Ursprung im ursprünglichen, jetzt zurückgezogenen Initiativtext haben, können aber keinesfalls aus der jetzigen Formulierung hergeleitet werden. Der Bund schafft *kein* Bundesamt für Fuss- und Wanderwege. Wenn im zweiten Satz von Absatz 2 ausgeführt wird: «Der Bund kann diese Tätigkeit unterstützen und koordinieren», so ist darauf zu achten, dass diese Kann-Formel den Bund nicht zwingt, etwas zu tun, sondern nur ermächtigt, dort zu unterstützen und zu koordinieren, wo eine Unterstützung und Koordination nötig, möglich und auch erwünscht ist. Damit ist sowohl der finanziellen Situation des

Bundes wie auch den unterschiedlichen Verhältnissen in den einzelnen Kantonen Rechnung getragen.

Der dritte Absatz des neuen Verfassungsartikels ist von zentraler Bedeutung. Er heisst: «In Erfüllung seiner Aufgaben nimmt der Bund auf Fuss- und Wanderwege Rücksicht und ersetzt Wege, die er aufheben muss.» In den vorstehenden Ausführungen wurde anhand von Beispielen darauf hingewiesen, wie wichtig es ist, dass nicht der Bund selbst zum Zerstörer wird und dass er, dem Verursacherprinzip entsprechend, in Zukunft auch verpflichtet werden kann, Wanderwege und Fusswege *nötigenfalls zu ersetzen*. Dabei ist zu erwähnen, dass es um einen sinnvollen Ersatz gehen soll und dass dies nicht bedeutet, dass vorbehaltlos jeder zerstörte Kilometer ersetzt werden muss. Wichtig ist die Erhaltung der Fussweg*netze* und der Wanderweg*netze*. Und schliesslich nimmt Absatz 4 Bezug auf die *verdienten privaten Organisationen*, mit denen Bund und Kantone zusammenarbeiten sollen. Dabei handelt es sich in erster Linie um ein *Mitspracherecht*, das diesen Organisationen zustehen soll, wenn Veränderungen im bestehenden Wegnetz geplant sind.

Es geht nicht ohne Verfassungsartikel

Abschliessend kann man sich die Frage stellen, ob die Verankerung in der Verfassung eines an sich unbestrittenen Problemes wie die Erhaltung fussgängerfreundlicher Wege überhaupt nötig sei und ob es nicht genügen würde, solch «kleine Fische» auf Gesetzesebene unterzubringen. Leider ist dies aber nur dort möglich, wo ein Verfassungsartikel dem Bund ausdrücklich die *Kompetenz zum Legiferieren* auf einem bestimmten Gebiet gibt. Damit der Bund dem unbestrittenen Begehren, Rücksicht auf Fuss- und Wanderwege zu nehmen und allenfalls für Ersatzwege zu sorgen, entsprechen kann, braucht er diesen Verfassungsartikel. Schliesslich sei aber auch die Ueberlegung gestattet, ob etwas, das *kaum etwas kostet*, das keine neue Aufgabenüberwälzung an den Bund enthält, das aber dem ganzen Volk nützt, denn Fussgänger sind wir alle, und das im Grunde eine unheilvolle Entwicklung aufhalten will, bevor es zu spät dazu ist, nicht doch würdig ist, in unsere Verfassung aufgenommen zu werden. Das Parlament und der Bundesrat haben sich davon überzeugen lassen. Nun ist es am Volk, ebenfalls Ja dazu zu sagen. Und wir hoffen, es sei ein *eindeutiges Ja zu einer guten Sache*.

Fuss- und Wanderwege werden ins Bundesrecht gefasst

Die eidgenössische Abstimmung vom 18. Februar betrifft u. a. einen Verfassungsartikel (37quater) über Fuss- und Wanderwege. Dem Bund will im wesentlichen aufgetragen werden, Grundsätze für Fuss- und Wanderwegnetze aufzustellen. Eine weitergehende Volksinitiative wurde zurückgezogen und kommt nicht zur Abstimmung. Der Gegenvorschlag, der aus den Beratungen von National- und Ständerat hervorging, findet allgemein ein positives Echo, wenn auch nicht überall alle Bedenken ausgeräumt sind.

Wie es zur Vorlage kam

Am 21. Februar 1974 reichte eine in Zürich domizilierte Arbeitsgruppe zur Förderung der schweizerischen Fuss- und Wanderwege eine von 123 749 gültigen Unterschriften getragene Volksinitiative ein. Dieses Begehren trug, wie die verhältnismässig hohe Unterschriftenzahl belegt, einem Anliegen Rechnung, das vielen Bürgern am Herzen liegt. Sicherer Weg für den Fussgänger und geeignete Wege für Wanderer zum Zweck der Erholung und aktiver Freizeitaktivität entsprechen einem Bedürfnis, das weit verbreitet ist.

Der Initiativtext schoss insofern über das Ziel hinaus, als er dem Bund die Aufgabe überbinden wollte, «die Planung, die Errichtung und den Unterhalt eines nationalen Wanderwegnetzes sowie die Koordination, die Errichtung und den Unterhalt regionaler Fuss- und Wanderwegnetze in der ganzen Schweiz sicherzustellen».

Diese Aufgabenstellung hätte eine aufwendige Bundestätigkeit erfordert. Da es sich in der Sache jedoch in stärkerem Masse um eine örtliche, regionale und kantonale Angelegenheit handelt, erwuchs dem Vorschlag Opposition. Die zentralistische Tendenz der Initiative stiess auf Ablehnung, nicht zuletzt auch im Bundesrat, wie in seiner Botschaft vom 16. Februar 1977 ausgeführt wird.

Die vorberatenden parlamentarischen Kommissionen und die beiden Räte selbst trugen der aufkommenden Stimmung gegen die Initiative Rechnung, indem der zentralistische Charakter abgeschwächt wurde. Einem Gegenvorschlag stimmte schliesslich der Ständerat mit 21 : 9 und der Nationalrat mit 129 : 8 Stimmen zu. Sein Text (vgl. Fenster) geht in den Anforderungen an den Bund weniger weit als das Volksbegehren von 1974, das von den Initianten zurückgezogen worden ist. Zur Abstimmung kommt folglich einzig der Gegenvorschlag der eidgenössischen Kammern (Art. 2. des Bun-

desbeschlusses vom 6. Oktober 1978).

Das Anliegen

Wer sich an einem sonnigen Wochenende aufs Land begibt, selbst wenn er abgelegenste Gegenden aufsucht, wird nicht allein sein. Tausende von Wanderern suchen beim Marsch oder Spaziergang Ausspannung und Erholung. Die Freude bleibt allerdings nicht ganz ungetrübt. Von den rund 50 000 km Wanderwegen in der Schweiz werden jährlich 1000 km zu Strassen ausgebaut, mit Hartbelag versehen, unterbrochen oder aufgehoben. Wandern auf Naturbelag wird dadurch verunmöglicht, oder dort, wo solche Wege dem motorisierten Verkehr geöffnet sind, gestört.

In diesem Zusammenhang wird nun im Vorfeld der Abstimmung gerne mit erhobenem Mahnfinger der «Moloch Verkehr» an den Pranger gestellt. Einmal mehr wird der Motorfahrzeugverkehr angeklagt. Die sachliche Ueberlegung liest sich selten, dass der Ausbau von Wanderwegen und Strässchen mit Naturbelag zu Fahrwegen und Strassen mit Hartbelag vielfach der besseren Erschliessung und Nutzung landwirtschaftlicher Güter, von Wäldern oder Alpen dient, also den Existenzinteressen eines Teils der Bevölkerung entgegenkommt, die nicht nur am Sonntag in solchen abgelegenen Gegenden, Gehöften, Weilern und Dörfern lebt. Für sie ist die bequemere und wirtschaftlichere Erreichbarkeit mit Motorfahrzeugen auf guten Zufahrtswegen ein Anliegen, dem man mit dem Hinweis auf den «Moloch Verkehr» nicht gerecht wird.

Fusswege bestehen auch innerorts als siedlungsnahen Verbindungen oder, vornehmlich in Städten, als Trottoirs. Um als solcher zu gelten, soll der Fussweg, wenn möglich mit Naturbelag, dem allgemeinen Fahrverkehr nicht zugänglich sein. Solche Verbindungswege können auch eine Rolle in der Naherholung spielen.

Sofern sie dem Verkehr verschlossen sind, erfüllen sie eine Sicherheitsfunk-

tion. Diese ist entsprechend den örtlichen Gegebenheiten und Bedürfnissen zu beurteilen und im Rahmen örtlicher, allenfalls regionaler Ortsplanung sowie Bau- und Verkehrsordnungen gestzgeberisch zu erfassen.

Der Bund beeinflusst bereits jetzt schon durch Subventionen an land- alp- und forstwirtschaftliche Wege und Erschliessungen das Schicksal von Wanderwegen. Sie können durch den vom Bund mitfinanzierten Strassenbau tangiert werden. Die neue Verfassungsbestimmung möchte den Bund darauf festlegen, in allen diesen Aktivitäten das Wanderwegnetz zu schonen oder für seine Ergänzung zu sorgen. Ob es dazu einer neuen Verfassungsbestimmung bedarf?

Der neue Bundesauftrag

Die neue Verfassungsbestimmung (Artikel 37quater) überträgt dem Bund den Auftrag, Grundsätze für Fuss- und Wanderwegnetze aufzustellen. Statt ihm die Planung, die Errichtung und den Unterhalt solcher Netze aufzuerlegen, wie es die Initiative vorsah, beschränkt sich der Text der Abstimmungsvorlage auf den Erlass von Grundsätzen. In welcher Richtung damit gezielt wird, lässt sich einer Dokumentation der Initianten entnehmen. Daraus kann eine kurz-, mittel- und langfristige Zielsetzung entnommen werden.

Kurzfristig geht es um die Schaffung von Rechtsgrundlagen für Fuss- und Wanderwege, wie sie für Strassen und andere Verkehrswege bereits bestehen. Ein besonderer Verfassungsartikel soll die Anpassung jener Bundesrechtserlasse ermöglichen, welche die Fuss- und Wanderwege beeinflussen.

Mittelfristig geht es um die Erhaltung der bestehenden Wege und, wo nötig, um die Beschaffung von Ersatz, ferner um die Förderung der Wanderwege durch den Bund im Interesse der Erholung und des Tourismus, um die Förderung der Fusswege zum Zweck der sicheren Fortbewegung der Fuss-

gänger innerorts und im Siedlungsbe- reich, und schliesslich um eine Ent- flechtung des Fussgänger- und Fahr- verkehrs.

Langfristig will ganz allgemein eine fussgängerfreundlichere Planung her- beigeführt werden.

Diese Zielsetzungen zeigen auf, dass und wie sehr die Aktivitäten des Bun- des, wenn er von der neuen Kompe- tenz Gebrauch macht und dem neuen Auftrag nachkommt, sowohl im Be- reiche der Siedlungen (Orts-, Regional- und Raumplanung, Verkehrswegetren- nung usw.) als auch der offenen Land- schaft von konkreter Bedeutung wer- den. Es bleibt nicht bei ideellen Vor- stellungen. Vielmehr wird sich der Bund handfest und praktisch mit Planungs- und Bauproblemen zu befassen haben.

Zwar werden Bau und Erhaltung von Fuss- und Wanderwegen Sache der Kantone sein. Diesen wird durch Bun- desrecht eine neue Aufgabe überbun- den. Dem Bund wird anheimgestellt, die Tätigkeit der Kantone zu unter- stützen und zu koordinieren. Die «Kann»-Vorschrift lässt offen, ob der Bund von dieser Kompetenz Gebrauch machen wird oder nicht. Die Auf- nahme der Ermächtigung in die Bun- desverfassung zeigt aber an, dass vom Bund eine entsprechende Aktivität er- wartet wird.

Nicht ins Ermessen der Bundesbe- hörden wird gestellt, dass der Bund bei der Erfüllung seiner Aufgabe auf Fuss- und Wanderwegnetze Rücksicht nimmt und Wege, die er aufheben muss, ersetzt. Das wird in der Praxis vor- nehmlich beim Nationalstrassenbau der Fall sein. Dazu sind gemäss Absatz 2 der Abstimmungsvorlage auch die Kantone angehalten.

Schliesslich wird Bund und Kantone zur Auflage gemacht, mit privaten Organisationen zusammenzuarbeiten. In welchem Ausmasse und allenfalls mit welchem Kostenaufwand für die öffentlichen Körperschaften geht aus diesem Absatz nicht hervor. Ob der Anstoss dazu von Bund und Kantonen auszugehen hat oder ob den privaten Organisationen ein Recht zukommt, diese Zusammenarbeit zu fördern, wird in der konkreten Gesetzgebung noch festzulegen sein.

Mit Verstand und Herz

Unterschriftenzahl für die Initiative,

Beratungen in den eidgenössischen Kammern und bisher gewaltete öffent- liche Diskussion sind Anzeichen, dass das von der Abstimmungsvorlage er- fasste Anliegen weitherum Zustim- mung findet. Mehr Sicherheit für Fussgänger, erholsames Wandern auf möglichst motorfahrzeugverkehrsfreien Wegen und Strassen mit Naturbelag, Rücksichtnahme der Planungen auf verschiedenen Stufen und in mehr- fachen Bereichen auf die Anliegen der Fussgänger sind Wünsche, die von vielen Bürgern geteilt werden. Alles in allem: eine sympathische Vorlage, die keine Sonderinteressen abdeckt und ans Herz greift.

Da eine neue Bestimmung der Bundes- verfassung geschaffen werden will, darf zwar ein Schuss Herz und Gemüt mitspielen, soll aber dennoch der Ver- stand, die nüchterne Sachüberlegung nicht völlig in den Hintergrund ge- drängt werden. Es geht dabei um die Frage nach der Notwendigkeit eines verfassungsmässigen Auftrages an den Bund, um die Verstärkung zentral- staatlicher Einflussnahme, damit um die Aufgabenverteilung zwischen Zen- tral- und Gliedstaaten sowie nach- geordneten öffentlichen Körperschaf- ten, schliesslich auch um die ganz grundsätzliche Frage, ob es in diesem Sachbereich überhaupt einer staatli- chen Einflussnahme bedarf. Es kann einem Bürger kaum angekreidet wer- den, wenn er Zweifel hegt und eher zu einer Ablehnung neigt, weil er der Meinung ist, diese neue Bundesaufgabe siedle sich jenseits der Limiten an, die für staatliche Tätigkeit und Einfluss- nahme zu setzen seien, wenn am Ende der Staat nicht alles und jedes regeln soll. Es gehe hier um eine Sache, die für einen Teil von den Bürgern und ihren Vereinigungen selbst und für den andern Teil von nachgeordneten öffentlichen Körperschaften ins Lot gebracht werden kann, ohne dass Bund und Bundesverfassung damit behelligt zu werden brauchen.

Die für Abstimmungsparolen zuständi- gen Organe des TCS, im besonderen der Verwaltungsrat, haben keine Ab- stimmungsempfehlung an die Mitglie- der beschlossen. Eine der Abstim- mungsvorlage freundliche Stimmung ist unverkennbar. Trotzdem bleibt zu vermerken, dass die grundsätzlichen politischen Bedenken ebenfalls deut- lich zum Ausdruck kamen. W. R.

Zur Wanderweg-Abstimmung

Seit je ist des Menschen Mass der Fuss

Bis zur allgemeinen Einführung des metrischen Systems war der Fuss das wichtigste europäische Längenmass. Insbesondere wurde die Körpergrösse des Menschen durchwegs in Fuss gemessen und angegeben, aber auch kleinere bis mittlere Entfernungen wurden in Fuss gemessen und vermerkt.

Ing. Noch heute sind diese Angaben im angelsächsischen Bereich durchaus üblich, vor allem für Höhenangaben und deshalb vermerken selbst schweizerische Touristenangaben in englischer Sprache die Höhen unserer Berge in Fuss, der ja auch das Grundelement für Yard und Inch bildet. Wie von alters her, so bildet auch in unserer Zeit der Fuss das Mass des Menschen und für die Entfernungen seiner Umgebung. Das kommt nicht von ungefähr, denn der Mensch lernt auf seinen Füessen stehen und mit seinen Füessen gehen lange bevor er sprechen lernt. Das erste Stehen und das erste Gehen eines Kindes, zuerst an der Hand der Mutter, dann tastend allein, stellen entscheidende Abschnitte in der Lebensentwicklung des Menschen dar, denn dadurch wird er befähigt, «auf eigenen Füessen zu stehen» – wie dies auch für das spätere Leben geradezu sprichwörtlich geworden ist.

Diese uralte Erfahrung der Menschheit, die Erkenntnis von der Erlebnistiefe des Zu-Fuss-Gehens ist im Laufe einer Entwicklung, in der die Menschen das Gehen scheinbar mehr und mehr verlieren, die Fuss- und Wanderwege mehr und mehr verschwinden oder zu Asphalt- und Betonstrassen umfunktioniert worden sind, wieder um so mehr durchgebrochen, als die gesundheitlichen und psychischen Folgen immer deutlicher sichtbar wurden. Wie nach der ersten Motorisierungswelle im Gefolge des Ersten Weltkrieges, so ist auch infolge der zweiten und weit massiveren Motorisierungswelle der Hochkonjunktur das Bedürfnis und die Freude am Wandern wieder in weitesten

Volkskreisen aufgebrochen – aber auch rasch wieder gedämpft worden durch den Umstand, dass inzwischen unzählige Fuss- und Wanderwege verschwunden oder vergandet, aufgehoben oder in Fahrstrassen verwandelt worden sind.

Spontanes Echo

Hier liegen die tieferen und eigentlichen Gründe für das «Volksbegehren zur Förderung der Fuss- und Wanderwege», das in erstaunlich kurzer Zeit mit über 123 000 Unterschriften zustande kam, obwohl zum Zeitpunkt der Einreichung im Jahre 1974 nur 50 000 gültige Unterschriften erforderlich gewesen wären. Die Initiative fand ein spontanes Echo in breiten Volksschichten – und dies gab den eidgenössischen Räten Anlass, dem Ablehnungsantrag des Bundesrates nicht einfach zu folgen, sondern einen Gegenvorschlag auszuarbeiten, über den Volk und Stände am kommenden 18. Februar an der Urne zu entscheiden haben. Damit hat auch das Parlament die Bedeutung des Begehrens nach Förderung der Fuss- und Wanderwege nicht nur anerkannt, sondern noch unterstrichen, und zwar in einer Form, die einerseits unserem föderalistischen Staatsaufbau Rechnung trägt und andererseits die Belastung des Bundes mit neuen Ausgaben klug vermeidet. Denn dem Bund wird nur die Aufgabe übertragen, Grundsätze für Fuss- und Wanderwegnetze aufzustellen sowie die Tätigkeit der Kantone – deren Sache es bleibt, für Anlage und Erhaltung von Fuss- und Wanderwegen zu sorgen – zu unterstützen und zu koordinieren. Ledig-

lich dort, wo der Bund Fuss- und Wanderwege aufheben muss, z. B. im Zusammenhang mit dem Nationalstrassenbau, wird ihm aufgetragen, sie zu ersetzen und im übrigen bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht zu nehmen auf Fuss- und Wanderwegnetze.

Auch Förderung der Sicherheit

Es geht dabei nicht nur um die Förderung der Gesundheit, die der Fussgänger und Wanderer sehr wohl zu nutzen weiss, sondern ebenso sehr um die Förderung der Sicherheit. Man braucht dabei nicht nur an jene Wanderer zu denken, die wegen der Umfunktionierung von Fuss- und Wanderwegen in Fahrstrassen, in asphaltierte und betonierte Fahrbahnen, gezwungen werden, in zunehmendem Masse solche vom Motorfahrzeugverkehr mit Beschlag belegte Verkehrswege zu benützen und sich damit unnötigen Gefahren auszusetzen, sondern vor allem auch an die Schulkinder, die in ständig vermindertem Masse ihren Schulweg unbekümmert unter die Füesse nehmen können. Die ständig steigende Zahl der im Strassenverkehr verletzten und gar getöteten Fussgänger und vor allem der Kinder, mahnt längst zum Aufsehen. Eines der wirksamsten Mittel, um diese unheilvolle, ja tragische Entwicklung endlich zu brechen, besteht sicher darin, den Fussgängern und speziell den Kindern wieder jene Fuss- und Wanderwege zur Verfügung zu stellen, auf denen sie sich unbeschwert und natürlich bewegen können. Der neue Verfassungsartikel zur Förderung der Fuss- und Wanderwege zeigt den richtigen Weg zur Erreichung dieses Zieles und verdient deshalb volle Unterstützung.

Zum Schutz der Fuß- und Wanderwege

Für den Schutz und den weiteren Ausbau der Fuß- und Wanderwege muß künftig mehr getan werden als bisher. Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger sind aufgerufen, am 18. Februar über einen neuen Artikel der Bundesverfassung betreffend die Fuß- und Wanderwege abzustimmen. Bei der Vorlage handelt es sich um den Gegenentwurf des Parlaments zur inzwischen zurückgezogenen Fuß- und Wanderweg-Initiative. Sie trägt den Anliegen breiter Bevölkerungskreise Rechnung und hält sich an die in der Schweiz übliche Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen.

Vor fünf Jahren reichte die «Arbeitsgemeinschaft Rechtsgrundlagen für Fuß- und Wanderwege» die «Volksinitiative zur Förderung der Fuß- und Wanderwege» ein. Es gelang ihr, innerhalb von vier Monaten über 123 000 Unterschriften zu sammeln. Der Vorschlag sollte den Bund veranlassen, «auf dem Wege der Gesetzgebung die Planung, die Errichtung und den Unterhalt eines nationalen Wanderwegnetzes sowie die Koordination, die Errichtung und den Unterhalt regionaler Fuß- und Wanderwegnetze in der ganzen Schweiz sicher(zu)stellen». Gleichzeitig wollten die Initianten den Bund verpflichten, die Anlage und den Ausbau lokaler Fußwegnetze zu fördern und dafür zu sorgen, daß Fuß- und Wanderwege abseits befahrener Straßen geführt werden. Die Initianten forderten also eine umfassende rechtliche Grundlage zur Erhaltung und Förderung der Fuß- und Wanderwege.

Der Bundesrat äußerte sich positiv zu den Zielen der Initiative, befürchtete aber, daß dem Bund daraus eine kostspielige Aufgabe erwachsen könnte, die ihrer Art nach eigentlich Sache der

Kantone wäre. So empfahl er den eidgenössischen Räten im Februar 1977, die Initiative ohne Gegenvorschlag abzulehnen und dem Volk mit dem Antrag auf Verwerfung zur Abstimmung zu unterbreiten. Die vorberatende Kommission des Nationalrates war dann aber anderer Ansicht und beschloß, der Initiative einen Gegenvorschlag gegenüberzustellen. Sie vertrat den Standpunkt, daß sich die Gesetzgebung nicht nur mit den Anlagen des motorisierten Verkehrs, sondern auch mit den bis anhin vernachlässigten Wegen der Fußgänger zu befassen habe.

In beiden Räten kam es zu ausgedehnten Debatten, die schließlich zu dem nunmehr zur Volksabstimmung gelangenden Verfassungsartikel 37quater führten. Der Nationalrat stimmte ihm mit 118:13 Stimmen zu, der Ständerat mit 30:9 Stimmen. Mit diesem Ergebnis erklärten sich die Initianten einverstanden und zogen ihr Begehren zurück. Das große Verständnis, das ihre Anliegen in den Ratsverhandlungen erfuhren, ist in erster Linie auf die zunehmende Zerstörung der Fuß- und Wanderwege zurückzuführen. Einer derartigen Fehlentwicklung ist nur noch auf gesetzlicher Basis beizukommen. Es ist ferner unbestritten, daß der Fußgänger in der heutigen Gesellschaft dem Fahrverkehr gegenüber benachteiligt ist. Das verdeutlichen nicht zuletzt die Unfallzahlen. Unsere Gesetze hinken hinter der Entwicklung her und müssen der veränderten Situation angepaßt werden. Auch der Bundesrat befürwortet heute den Vorschlag des Parlaments.

Mit der Annahme des Verfassungsartikels über Fuß- und Wanderwege soll ein erster Schritt zur Verbesserung der Situation des Fußgängers getan werden. Die Fußgängerwege sind zu erhalten und zu fördern und der Fuß-

gänger- und der Fahrverkehr nach Möglichkeit zu entflechten. Die Hauptaufgabe, die Anlage und Erhaltung von Fuß- und Wanderwegnetzen, bleibt Sache der Kantone. Man nimmt also Rücksicht auf die in der Schweiz bewährte Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen. In der Erfüllung seiner vielfältigen eigenen Aufgaben soll natürlich auch der Bund auf die bestehenden Fuß- und Wanderwege Rücksicht nehmen und dort, wo Eingriffe unumgänglich sind, nach dem Verursacherprinzip Ersatz leisten.

Es geht nicht länger an, daß jährlich Hunderte von Kilometern an Fuß- und Wanderwegen asphaltiert und betoniert werden und sich kaum jemand um den Ersatz kümmert. Die Vorlage über die Fuß- und Wanderwege verpflichtet die Behörden in Bund und Kantonen, die Rechtsgrundlagen für den Schutz und die Wiederherstellung oder die Erweiterung der Fußgängerwege zu schaffen. Bund und Kantone sollen unter Berücksichtigung der föderalistischen Ordnung und im Interesse der Sache zusammenarbeiten.

Die finanziellen Konsequenzen der Vorlage sind im Vergleich zu den Aufwendungen für den motorisierten Verkehr geringfügig. Der Bund braucht seinen Verwaltungsapparat nicht zu vergrößern, und Kosten erwachsen ihm nur in Fällen, in denen er bei Verbauungen selber für Ersatz zu sorgen hat. Im weiteren sollen ihm keine neuen Verpflichtungen überbürdet werden.

Was der Bund in dieser Sache bereitstellen hat, das sind die gesetzlichen Grundlagen, nach denen die Kantone und Gemeinden in Zukunft für die Erhaltung und Förderung des Fuß- und Wanderwegnetzes zu sorgen haben. Er hat den Grundsatz aufzustellen, daß bei Erschließungsarbeiten auf den Menschen zu Fuß wieder mehr Rücksicht genommen wird. Darum verdient die Fuß- und Wanderweg-Vorlage unser vorbehaltloses Ja.

Im Vorfeld des eidgenössischen Urnenganges vom 18. Februar

«Das Wandern ist des Müllers Lust...»

Während sich mit dem Bau und dem Unterhalt von National-, Kantons- und Gemeindestrassen heute eine grosse Anzahl von Beamten beschäftigt und Milliardenbeträge ausgegeben werden, fristen die Fuss- und Wanderwege weitgehend ein «Mauerblümchen-Dasein»: Hier möchte der neue Verfassungsartikel (37quater), über welchen in der eidgenössischen Volksabstimmung am 18. Februar zu befinden ist, korrigierend wirken.

Von Werner Steinmann

Zur vermehrten Wahrung der Interessen der Fussgänger und Wanderer wurde das eidgenössische Volksbegehren «zur Förderung der Fuss- und Wanderwege» eingereicht. Nachdem aber die Bundesversammlung einen eigenen neuen Artikel 37quater der Bundesverfassung ausarbeitete, zogen die Initianten ihr Begehren zugunsten der neuen Variante zurück. Deshalb ist nun am kommenden 18. Februar über den Artikel des Parlamentes und nicht über die Volksinitiative abzustimmen.

Die Schattenseiten der «Transportrevolution»

Was einst mit der «Transportrevolution» begann — der Bau neuer und leistungsfähiger Verkehrsverbindungen, die Industrialisierung und moderne Wirtschaftsformen überhaupt erst ermöglichten —, zeigte je länger je mehr seine Schattenseiten: Die Zunahme des Individualverkehrs zwang zum Bau eines immer umfangreicheren und immer leistungsfähigeren Strassennetzes. Heute werden für Bau und Unterhalt der National-, Kantons- und Gemeindestrassen Milliardenbeträge ausgegeben, und in diesem Sektor sind grosse Beamtenscharen an der Arbeit. Vergessen wurde im Zuge dieser «Strasseneuphorie» vielfach die eigentliche Urform des Verkehrsweges: der Fuss- und Wanderweg. Würden kleinere Wege durch neuere Strassen ersetzt, sorgte man allzu oft nicht mehr für Ersatz; wer sich zu Fuss fortbewegen will, ist oft der Geplagte des Strassenverkehrs. Solche

Überlegungen stehen hinter der Idee, durch einen neuen Verfassungsartikel die Fuss- und Wanderwege wieder vermehrt zu beachten.

Keine neue «Bundesaufgabe»

Die Vorlage, über die am 18. Februar zu befinden ist, gibt dem Bund die Kompetenz, Grundsätze für Fuss- und Wanderwege aufzustellen. Er kann damit also koordinierend oder initierend wirken. Deutlich sagt aber der zweite Absatz des neuen Verfassungsartikels, dass Anlage und Erhaltung von Fuss- und Wanderwegen Sache der Kantone ist. Der Bund kann die Arbeit der Kantone lediglich «unterstützen und koordinieren». Es ist also nicht vorgesehen, dem Bund eine neue Aufgabe zuzuschreiben. Hingegen soll der Bund Rücksicht auf die Fuss- und Wanderwege nehmen, wenn er seine übrigen Aufgaben wahrnimmt. Namentlich soll er Wege, die er aufheben muss, wieder ersetzen. Schliesslich bringt ein vierter Absatz noch die Pflicht des Bundes und der Kantone, mit privaten Organisationen zusammenzuarbeiten.

Auch psychologische Wirkungen?

Gerade aus dieser Zusammenarbeit mit privaten Organisationen verspricht man sich einiges: Vielerorts bestehen heute leistungsfähige Wanderwegorganisationen — Zusammenschlüsse von Fuss- und Wanderwegfreunden, die sich für diese Belange einsetzen und bei der Planung und Anlage, aber auch beim Unterhalt, tatkräftig mitwirken.

Die neue Regelung im Verfassungsartikel soll dem Bund die Möglichkeit geben, dort für Ersatz zu sorgen, wo er Wege aufhebt. Man möchte alle ermuntern und verpflichten, bei der Bewältigung von Bau- und Planungsaufgaben die Interessen der Fussgänger und Wanderer mit zu berücksichtigen. So könnte denn der neue Verfassungsartikel neben seinen direkten Folgen auch psychologische Auswirkungen haben: Weil unsere Verfassung sich dem Anliegen annimmt, darf man allgemein auch mit einer grösseren Bereitschaft rechnen, neben den Automobilisten auch die Fussgänger und Wanderer nicht zu vergessen.

Befürworter und Gegner

So «harmlos» diese Vorlage scheint... sie ist nicht unbestritten. Allenthalben ist man zwar der Meinung, dass Fuss- und Wanderwege gepflegt werden müssten. Es ist auch nicht bestritten, dass sie für Tourismus und Erholung eine zentrale Rolle spielen, dass sie die Bestrebungen zur Hebung der Lebensqualität oder zur Verminderung der Zahl der Verkehrsunfälle unterstützen. Die Gegner führen ins Feld, es gehöre sich nicht, dass unsere Bundesverfassung nun neben Bestimmungen über Kartoffelbrandwein oder Spielbanken noch mit solchen über Fuss- und Wanderwegen belastet werden sollte. (Vgl. Kommentar zu dieser Abstimmungsvorlage auf der Titelseite der heutigen «Tagblatt»-Ausgabe.)

Der Tagblatt-Kommentar

Der neue Verfassungsartikel 37quater über die Fuss- und Wanderwege, über den es am 18. Februar abzustimmen gilt, ist ohne Zweifel jene der vier Vorlagen dieses Urnenganges, die am wenigsten diskutiert wird. Zudem halten sie viele für «nebensächlich». Und doch: Diese Verfassungsbestimmung vermag eine Lücke des bisherigen Rechts zu schliessen — eine Lücke, die für unser technisiertes Zeitalter möglicherweise nur allzu typisch war.

Arg vernachlässigt...

Während Strassen und andere Einrichtungen des Individualverkehrs immer noch im Mittelpunkt des öffentlichen Interesses stehen, sind die Anliegen der Fussgänger und Wanderer nicht selten in den untersten Schubladen archiviert. Mit dem neuen Artikel

tür die Bundesverfassung soll sich diese Situation nun bessern — der Bund wird verpflichtet, die Fuss- und Wanderwege im Auge zu behalten, wenn er seine anderen Aufgaben erfüllt. Zudem sollen die Bestrebungen anderer Kreise gefördert werden.

Das Anliegen des neuen Artikels 37quater passt deshalb durchaus in die Bestrebungen der letzten Zeit, sich wieder mehr auf andere als technische oder wirtschaftliche Interessen und Werte zu besinnen. Eine arge Vernachlässigung der Anliegen der Fussgänger und Wanderer zugunsten der Forderungen der Automobilisten soll nun einer Gesamtschau weichen, bei der auch jene zählen, die sich ohne technische Verkehrsmittel fortzubewegen pflegen. Dem Stimmbürger wird der Entscheid für die Aufnahme der neuen Bestimmung in die Verfassung durch den bloss minimalen Aufwand erleichtert,

der daraus erwächst. Oft ist es nämlich nur eine Frage des rechtzeitigen Erkennens des Problems: Wenn man im Zuge von anderen Bauprojekten Wege aufhebt, lassen sich diese bei rechtzeitiger Planung meist ohne grosse zusätzliche Untriebe ersetzen.

Der Fussgänger muss heute das Gefühl haben, er sei ein Bürger zweiter Klasse: Man gibt dem Auto die Priorität, wer zu Fuss kommt, muss in Unterführungen untertauchen, Umwege in Kauf nehmen, ist Lärm und Abgasen ausgesetzt, und seine stummen Proteste gegen die Unbill des Automobils werden von verständnislosen Fahrzeuglenkern mit einem überlegenen Lächeln quittiert. Daran wird sich (leider) auch nach der Annahme der neuen Verfassungsbestimmung nichts ändern. Hingegen könnte ein Ja am 18. Februar durchaus ein Schritt in die richtige Richtung sein: Es lohnt sich deshalb, sich auch über diese vermeintlich bedeutungslose Vorlage Gedanken zu machen — und es lohnt sich auch, ja dazu zu sagen (vgl. Seite Inland).

Werner Steinmann

SI ai sentieri!

Il 18 febbraio prossimo non si voterà solamente sull'iniziativa atomica. Tre altri oggetti di politica federale saranno presentati al cittadino elettore. Fra questi, un articolo costituzionale relativo alle vie pedonali ed ai sentieri. Qualcuno potrà sorridere e chiedersi non completamente a torto, se è necessario disturbare «il sovrano» per sottoporgli un simile problema. Ma dal momento che ogni nuovo articolo della nostra Costituzione dev'essere approvato dal popolo, perde di significato la discussione sull'opportunità o meno di questa votazione.

L'articolo proposto è il controprogetto che il Parlamento ha opposto all'iniziativa popolare «per lo sviluppo delle vie pedonali e dei sentieri», iniziativa nel frattempo ritirata in quanto il controprogetto ha soddisfatto gli iniziattivisti. Questo articolo votato a schiacciante maggioranza nei due rami del Parlamento federale, dalla Confederazione incarica di curare la rete pedonale e dei sentieri nell'adempimento dei suoi compiti e di creare quei sentieri che sono stati soppressi. Si lascia poi a Cantoni e comuni il compito di conservare e sviluppare le vie pedestre.

PERCHE' UN ARTICOLO COSTITUZIONALE ?

La Confederazione si è finora occupata pochissimo dei bisogni dei pedoni, nell'ambito di quei lavori che hanno inciso profondamente sull'ambiente ed ai quali la Confederazione partecipa, anche se talvolta solo finanziariamente, in modo importante.

Gli interessi dei pedoni non sono stati salvaguardati nella procedura di consultazione relativa all'allestimento del progetto delle strade nazionali, anche perchè le organizzazioni che raggruppano questi «amanti del camminare» non avevano voce in capitolo.

La conseguenza si è vista subito: la costruzione delle autostrade ha provocato la soppressione o l'interruzione di sentieri o vie pedonali. Lo stesso è avvenuto quando si è trattato di allargare o costruire strade principali nei cantoni: la «responsabilità» della Confederazione può qui essere vista nel contesto dei sussidi elargiti, in assenza di precise norme che cautelassero la vita dei sentieri.

Per poter operare questa politica protettiva e promozionale delle vie pedestre è ora necessario un articolo costituzionale.

UNA SOLUZIONE FEDERALISTA

Ogni giorno vengono soppressi in Svizzera 3 km (!) di sentieri o di strade pedonali a causa di nuove strade o di altre costruzioni. Questa tendenza può essere frenata solamente se esiste coordinazione fra Confederazione, Cantoni e comuni.

E' questa coordinazione che tende lo stesso articolo costituzionale, lasciando ai cantoni lo scopo principale ed essenziale: la creazione e la manutenzione delle strade pedonali e dei sentieri.

Per ottenere risultati non sarà necessario creare un ufficio federale e spendere milioni. Si tratta unicamente di predisporre una base giuridica analoga a quella che già esiste da lungo tempo per le strade e gli altri settori del traffico. Per il resto, i pedoni sono fra gli utenti delle strade, sicuramente quelli che cagionano meno spese.

Le strade pedonali ed i sentieri sono infrastrutture a buon mercato che danno molto all'ambiente. Sono a disposizione di ognuno per la pratica di uno sport sano, fonte di equilibrio per il corpo e lo spirito. Vogliamo quindi questo articolo proposto!

(pdc)

Gegen die zunehmende Verstrassung

Fuss- und Wanderwege pflegen

Von Nationalrat
Dr. Remigius Kaufmann, St. Gallen

Am 18. Februar 1979 wird nicht über die Volksinitiative «zur Förderung der Fuss- und Wanderwege» aus dem Jahre 1974 abgestimmt. Diese Initiative ist im Oktober 1978 zugunsten eines parlamentarischen Gegenvorschlages zurückgezogen worden, der die Mängel der Initiative (finanzieller und föderalistischer Art) vermeidet, aber dem Grundanliegen der Initiative entgegenkommt.

Der vorgeschlagene Verfassungsartikel ist weder auto- noch wirtschaftsfeindlich. Vielmehr stellt er eine wertvolle Stütze für den Tourismus dar. Hinter dem neuen Verfassungsartikel stehen dann auch neben andern Organisationen der Automobilklub der Schweiz und der Schweizerische Fremdenverkehrsverband.

Wandern ist gesund

Die wachsende Beziehung des Volkes zur Natur und zum Wandern ist augenfällig geworden. In einer hoch technisierten, raschlebigen und wirtschaftsorientierten Welt will man sich – ein durchaus christliches Anliegen – die Begegnung mit der Natur und die in der Natur sich stellenden Fragen nicht wegnehmen lassen. Fuss- und Wanderwege erziehen uns im Wohlstand zur Einfachheit, in der alltäglichen Hetze zur Langsamkeit und in der Aktualitätensucht zur Besinnung. Alldem läuft die anhaltende Verstrassung und Aufhebung unserer Fuss- und Wanderwege zuwider. Ausserorts dehnt sich der allgemeine Motorfahrzeugverkehr mehr und mehr auf gelb markierte Wege aus. Die Wanderwege werden durch neue Strassen unterbrochen, zerstückelt und verkümmern. Sie werden manchmal auch gedankenlos asphaltiert (siehe Kasten). Innerorts werden die Fussverbindungen mühselig (Unterführungen, Lichtsignale, Um-

wege, Trottoirs entlang von Hauptstrassen) und gefährlicher, vorab für Schulkinder und ältere Leute.

Inhalt der Vorlage

Der Abs. 1 des Gegenvorschlages räumt dem Bund die Möglichkeit ein, Grundsätze und Richtlinien für Fuss- und Wanderwegnetze aufzustellen. Gedacht ist an Grundsätze für die vermehrte Trennung der Fuss- und Wanderwege vom allgemeinen Strassenverkehr und für das Naherholungsgebiet, an eine Konkretisierung des Verursacherprinzips usw.

Der in Abs. 2 zugunsten der Kantone gemachte Vorbehalt bringt verfassungsrechtlich nichts Neues, ist aber als Appell an die Kantone zu verstehen, ihre Verantwortung auf dem Gebiete der Fuss- und Wanderwege wahrzunehmen. Der Bund erhält die Möglichkeit – nicht die Pflicht –, die Tätigkeit der Kantone zu unterstützen und nötigenfalls in Grenzbereichen zu koordinieren.

Die grösste praktische Bedeutung kommt Abs. 3 zu. Der Bund hat wesentlich mitgeholfen, Fuss- und Wanderwege zum Verschwinden zu bringen. Er soll neu bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht nehmen müssen auf die Fuss- und Wanderwege (Nationalstrassenbau, Beiträge an Kantons- und Hauptstrassen, Gewässerkorrekturen, Siedlungser-schliessungen, Güterzusammenlegungen).

Die Fuss- und Wanderwege sollen im Sinne von Abs. 4 nicht nur eine staatliche Aufgabe sein, sondern soweit wie möglich von privaten Organisationen erhalten werden. Die privaten Organisationen sind aber überfordert und waren nicht in der Lage, die zunehmende Verstrassung aufzuhalten. Ideelle Vereinigungen sollten auch nicht allein mit privaten Geldern Schäden beheben, die mit Steuergeldern angerichtet werden.

Sentiers et chemins pédestres : oui sans hésiter

par Jean-Luc VAUTRAVERS

Certains des objets soumis en votation fédérale le 18 février suscitent un grand débat parce qu'ils sont terriblement complexes. C'est le cas de l'initiative sur les centrales nucléaires.

Il faudra réfléchir à deux fois — au moins — avant de déposer son bulletin dans l'urne. En revanche, il sera plus facile de se déterminer au sujet de l'article constitutionnel sur les sentiers et chemins pédestres. Le simple bon sens commande de voter oui. Pour quatre raisons au moins :

① La Suisse est un pays de marcheurs. Selon une récente enquête, en été 54% des habitants de notre pays déclarent que la promenade et les excursions sont leur loisir préféré. A une époque où, et c'est tant mieux, on se penche sur le sort des minorités, il existe de bonnes raisons de satisfaire aussi les majorités. Chaque année, 1000 km. de chemins pédestres disparaissent sous le béton ou sous l'asphalte pour faire place à des routes ou à d'autres constructions. A telle enseigne que les marcheurs sont constamment dérangés par le bruit et la pollution des véhicules à moteur. Il arrive que des conducteurs adoptent une attitude qui laisse penser qu'ils n'ont pas la chance de connaître les plaisirs d'un des sports les plus simples et en même temps les plus sains qui soient. A cet égard, l'article constitutionnel proposé constituera un premier pas en direction d'une égalité de droits entre automobilistes et piétons. Il ne s'agit bien entendu pas d'opposer les uns aux autres. L'automobiliste ne devient-il pas piéton dès qu'il quitte son moderne carrosse ?

② L'affaire ne concerne pas seulement les piétons à l'extérieur des agglomérations, mais aussi à l'intérieur de celles-ci. Le moment est venu d'inciter les autorités à s'en soucier. Désavantagé par rapport à l'automobile, le piéton est spécialement exposé aux accidents. On compte 300 morts et 3000 blessés chaque année en Suisse, en partie

par défaut de sécurité. Si un soin particulier était apporté à l'aménagement des voies piétonnes, ces chiffres se réduiraient.

③ L'initiative qui est à l'origine de la votation ayant été retirée, les attributions de la Confédération ne seront pas excessives. Le fédéralisme est sauvegardé. En collaboration avec les associations privées, les cantons conserveront la tâche principale de l'aménagement et de l'entretien du réseau, qu'il s'agira d'améliorer et d'agrandir. La Confédération se confinera dans un rôle de coordination, sauf en ce qui concerne la construction des routes nationales. Là, elle aura l'obligation de procéder au remplacement de tout chemin menacé de disparition. Il faudra s'en souvenir lors de la construction de notre Transjurane. La répartition des fonctions est donc claire.

④ Pour la première fois, un projet écologique est complètement, totalement défendable. Aux habitués cotés sympathiques et idéalistes s'ajoute cette fois-ci la praticabilité, comme l'on dit aujourd'hui. Contrairement à l'initiative Albatros, l'application de l'article constitutionnel en question ne posera guère de problèmes financiers. Elle ne se heurtera pas à des impossibilités techniques. A l'inverse des douze dimanches sans voiture, elle n'aura pas de mauvaises répercussions sur la santé de notre économie. Ce n'est pas pour rien que tout le monde, ou presque, se retrouve dans le camp des partisans: Conseil fédéral, parlement, partis politiques et associations directement intéressées: Club alpin, Ligue suisse du patrimoine, Ligue suisse de la protection de la nature, WWF.

Le débat ne porte pas sur un de ces sujets d'ordre économique ou idéologique qui enflamment les passions. N'empêche que la défense du piéton, donc de chacun de nous, mérite un article dans la Constitution.

J.-L. V.

UNA VOCE per i sentieri

LA continua trasformazione di sentieri e viottoli in strade rotabili dà nell'occhio. Essa si manifesta sia nella persistente tendenza ad asfaltare i sentieri, sia nel fatto che dei circa 50 000 km di sentieri marcati di giallo, in realtà gran parte è costituita da strade a circolazione normale. Anche il bilancio degli incidenti è un indice del disinteresse per i pedoni: un quarto di tutti i morti di incidenti del traffico è infatti costituito da pedoni; particolarmente esposti sono i bambini e le persone anziane. Esistono sufficienti prove per dimostrare che la protezione dei pedoni sulle strisce pedonali e tra i semafori non basta. È quindi di primaria importanza, dal punto di vista della prevenzione degli infortuni stradali, di separare il traffico stradale da quello pedonale: questo compito merita altrettanti sforzi di quelli per altre misure per la sicurezza del traffico.

Triste sorte dei pedoni, perché?

È facile rispondere a questo interrogativo: in larga misura i sentieri e viottoli oggi sono privi di diritti. A favore del traffico motorizzato, rispettivamente delle strade, esistono, a livello federale e cantonale, numerosi articoli costituzionali, leggi, ordinanze di sussidio, regolamenti ecc. A favore dei pedoni manca invece perfino una base giuridica per impe-

dire che si sopprimano sentieri e viottoli senza alcuna compensazione.

Sussidiamenti problematici

Purtroppo la Confederazione contribuisce ampiamente a far sparire sentieri e viottoli. Essa lo fa in maniera indiretta, per il tramite di sussidi e contributi. Per la costruzione e la manutenzione di sentieri pedonali, separati dalla strada, sicuri e poco onerosi, essa non concede presentemente nessun sussidio. La Confederazione oggi non è obbligata, anzi sovente nemmeno autorizzata, a tenere sufficientemente conto delle esigenze di pedoni e gitanti.

A questo deplorabile stato di cose occorre rimediare con una nuova disposizione costituzionale. Particolarmente importante è il capoverso 3, secondo il quale la Confederazione, nell'adempiere i suoi compiti, è tenuta a rispettare i sentieri e i viottoli. Un'analoga disposizione già esiste nell'articolo costituzionale sulla protezione del patrimonio artistico e naturale (articolo 24 sexies), disposizione che ha rivelato la sua utilità pratica. Il legislatore federale, il consiglio federale e l'amministrazione devono venir obbligati, nello svolgimento dei propri compiti, a tenere debitamente conto degli interessi dei pedoni e viandanti.

Soluzione federalista

La costruzione e la manutenzione della rete di sentieri e viottoli resta come finora di competenza dei cantoni. Questa riserva a favore dei cantoni non porta nulla di nuovo dal punto di vista giuridico, ma va interpretata come un richiamo ai cantoni

ad assumersi i propri compiti nel campo dei sentieri e viottoli. Alla Confederazione verrebbe attribuita la facoltà — non l'obbligo — di appoggiare l'attività dei cantoni e, ove necessario, di coordinarne gli sforzi nelle zone di confine giurisdizionale. L'articolo previsto concede alla Confederazione la possibilità di emanare disposizioni generali su sentieri e viottoli. Si pensa, per esempio, alla costruzione e al collegamento di itinerari e reti pedonali nazionali. Si pensa anche al fatto che le strade che conducono agli alpi e quelle rurali e forestali debbano in maggior misura essere accessibili solo al traffico agricolo e forestale; inoltre si pensa a direttive per il tracciato dei sentieri (sostituendo i marciapiedi e le vie pedonali accanto alle strade di maggior traffico con sentieri e viottoli distanti da queste strade) ecc.

Nemmeno in futuro si prevede una separazione delle competenze congiunte di Confederazione e cantoni in campo stradale è quindi utile avere una legislazione federale di base anche in avvenire, in questo settore. Essa va tuttavia completata con disposizioni sui sentieri e viottoli. Perché anche nell'era della motorizzazione l'uomo deve potersi muovere bene nel modo più naturale, cioè a piedi. Trascurati dalla legislazione attuale, i pedoni hanno diritto a figurare nella costituzione, al pari del traffico motorizzato.

dott. Remigius Kaufmann
consigliere nazionale

24 heures, 1.2.1979

Quand l'écologie l'emporte sur les sarcasmes

La drôle d'histoire des sentiers

Drôle d'histoire. Elle commence le 21 février 1974 par le dépôt d'une initiative populaire pour le développement des chemins et sentiers. Elle se terminera le 18 février 1979 par un vote du peuple et des cantons. Mais pas sur l'initiative, car, retirée par ses promoteurs, l'initiative n'existe plus. Le texte mis au concours est un contre-projet constitutionnel fabriqué spécialement par l'Assemblée fédérale. Les auteurs de l'initiative ont jugé l'ouvrage parlementaire suffisamment digne d'intérêt pour renoncer à lui opposer leur propre projet. Ils ont ainsi évité que les voix favorables au maintien d'un riche réseau pédestre national ne se dispersent sur deux textes rivaux. Les « oui » auront donc le même poids que les « non ».

La petite histoire des sentiers pédestres ne manque ni de piquant, ni de surprises. Rappelez-vous la situation, il y a cinq ans. Lors de son lancement, l'initiative essuya force sarcasmes. Notre belle Constitution encombrée d'un article sur une matière aussi vulgaire que les sentiers pédestres, quelle dérision. Et pourtant, l'initiative a entraîné des conséquences que pourraient lui envier pas mal d'autres initiatives, réputées plus sérieuses, plus fondamentales, ou simplement plus utiles.

Record de signatures

Première surprise: en trois mois, l'initiative recueille 123 000 signatures. C'est un record. Les amoureux de la grande politique, jusqu'ici méprisants, ou indifférents, s'inclinent bien bas. Presque trop bas, puisqu'il leur arrive de croire que le Conseil fédéral, même s'il rejetait le texte proposé par les promoteurs de l'initiative, entrerait au moins en matière, accepterait de discuter, bref, confectionnerait lui-même un contre-projet. Deuxième surprise: le Conseil fédéral reste de glace. Ce ne sont pas 123 000 signatures qui vont, lui, l'impressionner. Il en a vu d'autres. Il maintient toutefois un léger suspense en sollicitant des Chambres un délai supplémentaire pour rédiger son message. Motif invoqué: avant de poursuivre les opérations, il serait bienséant d'attendre l'issue du scrutin populaire sur l'aménagement du territoire. La loi, qui vient d'être attaquée par référendum (nous sommes alors en 1976) contient en effet une disposition sur les chemins et sentiers.

La votation passée (la loi est repoussée), le Conseil fédéral se met enfin au travail. Le 16 février 1977, il parle: « Vous êtes des gens très sympathiques, dit-il aux auteurs de l'initiative, mais, désolés, nous ne pouvons rien pour vous. Le maintien et l'aménagement des sentiers pédestres sont de la compétence exclusive des cantons et des communes. Nous ne

voyons donc pas la raison de nous attribuer, à nous, Confédération, une nouvelle tâche. Nous n'en avons pas les moyens financiers et, surtout, nous ne voulons pas obscurcir davantage la répartition des compétences entre la Confédération et les cantons. Entre le fédéralisme et le piéton, nous choisissons le fédéralisme. Cela signifie que nous ne pouvons même pas vous proposer un contre-projet, car un contre-projet serait une manière d'entrer dans votre jeu. »

Un travail de persuasion.

Tel est, à peine colorié, le langage que tient le gouvernement central aux promoteurs de l'initiative. Mais, troisième surprise, troisième retournement de situation, les Chambres fédérales, saisies du dossier au cours des années 1977-1978, ne l'entendent pas de cette oreille. Evénement rare sous la Coupole, les voici qui tapent hardiment sur les doigts du Conseil fédéral. Elles ne vont pas jusqu'à défendre l'initiative, mais presque. Le lobby écologiste, qui ignore les frontières de parti, a abattu un considérable travail de persuasion. Et, comme il est emmené par des gens tout à fait honorables, radical saint-gallois, indépendants et PDC zurichois, on l'écoute. Le sentiment des députés, presque général, peut se résumer ainsi: pour une fois que des écologistes lancent une initiative pas trop contraignante, dont l'économie du pays n'aurait pas à pâtir, essayons de leur tendre la main. Certes, les promoteurs de l'initiative piétinent allègrement les traditions fédéralistes du pays, qu'à cela ne tienne. Il nous suffit à nous, députés, fins connaisseurs en la matière, d'y remédier. En fabriquant un texte de notre cru, qui respecte l'idée essentielle contenue dans l'initiative, sans bousculer outre mesure les responsabilités cantonales.

Aussitôt dit, aussitôt fait. Un contre-projet est voté par les deux Chambres. Les promoteurs de l'initiative, satisfaits, retirent leur texte. Ils considèrent, avec raison, qu'ils ont pratiquement gagné la partie.

Le piéton dans le néant

Quels sont, en gros, les arguments des partisans du projet fédéral?

Ils commencent par vous dire que vous aurez beau lire la Constitution fédérale à la loupe, article par article, vous ne trouverez aucune allusion au piéton, au randonneur. Le néant. En revanche, les dispositions fourmillent, qui traitent des routes nationales, agricoles ou forestières. Du coup, lors de la construction des routes nationales, construction pour laquelle la participation fédérale varie entre

50 et 97%, de nombreux sentiers sont interrompus, transformés en routes, ou intégrés à celles-ci. Rares sont les passages en tunnels pour les piétons. On leur impose, en général, de longs détours sur des routes asphaltées. Lors de la construction des routes agricoles (participation fédérale de 20 à 50%), il est interdit à la Confédération de prévoir la moindre dépense supplémentaire en faveur des piétons. Et, dans la construction des routes forestières, la législation actuelle rend difficile, voire impossible, l'aménagement, à l'usage de piétons, de courts tronçons non carrossables destinés à relier les chemins en cul-de-sac.

Le béton grignote

En fait, il existe aujourd'hui en Suisse quelque 45 000 km. de chemins pédestres, balisés en jaune. Mais, 55% de ces chemins sont ouverts au trafic motorisé, 30 à 40% sont asphaltés ou bétonnés. Cette évolution se poursuit de manière irrésistible, puisque, chaque année, ce sont 1000 km. de chemins balisés qui sont interrompus ou transformés, sans qu'on se préoccupe de les remplacer.

Tout cela est évidemment très triste, rétorquent les adversaires du projet, mais, pourquoi ne pas laisser aux cantons et aux communes le soin de remédier à la situation? A quoi les partisans répondent: tout simplement, parce que la construction des routes relève, pour une part considé-

nable (les chiffres le prouvent), de la compétence de la Confédération. Compétence directe ou indirecte, peu importe. Quand la Confédération subventionne les cantons pour la construction des routes, elle les encourage à détruire les chemins pédestres. Aux compétences routières doivent donc correspondre des compétences en matière de sentiers.

Egalité juridique

Il faut mettre routes et sentiers sur pied d'égalité juridique, de façon que la Confédération puisse s'occuper des premiers sans ignorer les seconds. L'obligation de prendre en considération les intérêts des piétons ne signifie pas qu'aucun chemin ou sentier ne sera plus transformé en route. Il y aura lieu simplement de trouver, à l'échelon des lois d'application, des solutions adéquates, et si possible, de tenir chemins et sentiers à l'écart de la circulation routière. Tout cela pourra être réalisé sans grands frais supplémentaires, puisque la Confédération ne devra pas construire de nouveaux réseaux. Il sera même possible de réaliser des économies, chaque fois que des chemins, en dehors des routes, remplaceront des trottoirs coûteux.

Les cantons restent souverains

Contrairement aux exigences de l'initiative, poursuivent les partisans du projet, les cantons resteront souverains en matière d'aménagement et d'entretien des réseaux pédestres. Ils devront simplement se plier aux principes édictés par la Confédération. Et celle-ci, contrairement à ce qui se passait jusqu'ici, engagera sa responsabilité à l'égard des piétons chaque fois qu'elle participera à la construction d'une route.

P.-A. S.

(Pierre-André Stauffer)

LES DROITS DU PIÉTON

Chemins et sentiers...

J'imagine que tout un public est déjà lassé par la diversité des objets soumis à l'appréciation du peuple et des cantons suisses, le 18 février prochain. J'en suis désolé, mais ces objets sont au nombre de quatre... de l'énergie nucléaire aux sentiers pédestres ! Et j'ai charge de les présenter, ne serait-ce que pour informer celles et ceux qui se rendent régulièrement aux urnes.

Par Roger Germanier

Aujourd'hui, je veux donc parler de l'initiative populaire « pour le développement des chemins et sentiers », initiative déposée en 1974, accompagnée de 123 749 signatures valables... Que je dise d'emblée que cette initiative a été retirée au profit d'un contreprojet des Chambres fédérales, sur lequel devront précisément, et exclusivement, se prononcer le peuple et les cantons suisses.

Comme chacun le devine aussitôt, ce contreprojet demande que soit inséré dans la Constitution un nouvel article (37 quater) dont les deux premiers alinéas sont ainsi libellés : « *La Confédération établit les principes applicables aux réseaux de chemins et sentiers pédestres* » (al. 1) ; « *L'aménagement et l'entretien de ces réseaux relèvent des cantons, la Confédération peut soutenir et coordonner leur activité* » (al. 2)...

Quels sont donc les reproches adressés à ce contreprojet issu d'une initiative ? Ils sont de deux espèces : d'abord, une surcharge superflue d'une Constitution déjà « fourretout » ; ensuite, l'imprécision d'un texte suspect de tout permettre ou de ne rien protéger (surtout à propos de l'alinéa 1).

A la première objection, je dois à la rigueur et à l'objectivité (choses que je n'arrive pas toujours à respecter, foi d'humeur !) de souligner qu'une initiative populaire, aujourd'hui, ne peut proposer que des modifications constitutionnelles. C'est évidemment

regrettable, mais c'est ainsi... et c'est pourquoi la Constitution devient ce fatras extraordinaire d'incohérence et de confusion (une dernière nuance à ce sujet : il est si rare qu'une initiative rencontre la double majorité du peuple et des cantons que la Constitution demeure encore presque lisible et presque compréhensible... heureux peuple, cependant, qui recommence tant d'initiatives sur tant de bagatelles)...

Précisé ce premier point, j'en viens au nouvel article 37 quater sur les chemins et sentiers. En toute franchise, j'avoue d'abord ne m'être guère soucié de ce problème. Et je me demande pourquoi la Confédération établirait des « principes applicables aux réseaux de chemins et sentiers pédestres », et je me demande aussi comment ces « principes applicables » s'inscriront dans les faits... mais je dois admettre que les promoteurs de l'initiative et les partisans du contreprojet ont le droit de se préoccuper du « développement des chemins et sentiers ».

Si je m'arrête à un aspect strictement valaisan de la question, j'apprends, par le biais d'un rapport de l'Association valaisanne du tourisme pédestre, que le canton compte plus de 7000 km de sentiers balisés, et que « les questions relatives aux possibilités de promenades sont celles qui reviennent le plus souvent dans les demandes de renseignements émanant de Suisse et de l'étranger ». Pour le Valais, le chemin pédestre n'est donc pas sans importance touristique. A ce titre, et je cite toujours le

même rapport, sentiers et chemins « méritent d'être préservés et entretenus ».

Mais une telle modification constitutionnelle est-elle nécessaire ? Peu informé sur ce chapitre, peu porté sur la balade pédestre, je me contenterai de citer M. Bernard Dupont, conseiller national : une telle modification est nécessaire car « elle devrait rendre attentives les autorités responsables des collectivités publiques à l'intérêt de maintenir et d'améliorer un réseau de communication pédestre. Elle devrait les encourager à réserver certaines zones aux piétons dans les localités, à séparer les voies de circulation ouvertes aux marcheurs de celles prévues pour le trafic automobile. Elle devrait permettre enfin d'éviter la disparition progressive des chemins et des sentiers de notre pays au profit des routes »...

En conclusion, je rappelle tout simplement qu'il s'agit d'insérer dans la Constitution un nouvel article 37 quater sur les chemins et sentiers, qu'il s'agit d'assurer certains droits du piéton. J'ajouterai cependant dans une ultime remarque, également tirée du rapport de l'association valaisanne ci-dessus nommée : le tourisme pédestre « est un des attraits essentiels de la saison d'été en Valais, qui pose de plus en plus de problèmes ». Bref, si ce genre de tourisme n'est pas encore mon souci, je tiens à relever qu'il n'entend pas s'installer dans la Constitution comme une atteinte supplémentaire à la liberté de chacun...
Roger Germanier

Die Stimme eines Befürworters

Keine untragbare neue Aufgabe des Bundes

Von Nationalrat Hans Schärli, Schötz LU

Lange genug hat man in unserem Lande einseitig das hohe Lied des Motorfahrzeuges gesungen und dabei ganz vergessen, dass das Wandern auf guten Fusswegen überaus wichtig für die menschliche Gesundheit ist. Beim Ausbau des Strassennetzes hat der Staat leider nicht die Möglichkeit, auf die Fusswege Rücksicht zu nehmen. Dem soll nun mittels des Gegenvorschlages zur Fuss- und Wanderweginitiative abgeholfen werden.

Eine der vier eidgenössischen Vorlagen, über die wir am 18. Februar abstimmen, betrifft den von den eidgenössischen Räten ausgearbeiteten Gegenvorschlag, zu der im Februar 1974 mit 123 000 Unterschriften eingereichten Volksinitiative zur Förderung der Fuss- und Wanderwege. Es ist in Tat und Wahrheit so: Jahr für Jahr verschwinden in der Schweiz über 1000 Kilometer Fuss- oder Wanderwege durch Verstrassung (Asphaltierung), im Zusammenhang mit neuen Verkehrsanlagen, beim Nationalstrassenbau oder anderen baulichen Eingriffen verschiedener Art, auch bei land- und forstwirtschaftlichen Strukturverbesserungen und schliesslich durch Vernachlässigung des Unterhalts von Wegen. All dies bewirkte in den letzten Jahren eine Verschlechterung der Situation für den Fussgänger.

Es ist im technischen Zeitalter selbstverständlich geworden, mit riesigen Geldsummen die Verkehrsprobleme zu lösen. Autos und Motorräder standen und stehen als Fortbewegungsmittel im Vordergrund. Das führte und führt dazu, dass Gesetze und Verordnungen von Bund, Kantonen und Gemeinden sich einseitig auf den Fahrverkehr konzentrieren und es unterlassen wurde, auch die Fuss- und Wanderwege zu schützen und zu fördern.

Groteske Lage

Wir haben den Bund durch Verfassung und Gesetzgebung verpflichtet, namhafte

Beiträge an den Ausbau des Strassennetzes in Kantonen und Gemeinden zu leisten. Dabei haben wir die groteske Situation, dass er dabei in den meisten Fällen nicht berechtigt ist, Vorschriften zu erlassen, die auch Rücksicht auf Fussgängerwege nehmen würden.

Mit Genugtuung kann man feststellen, dass das Wandern und das Radfahren endlich wieder vermehrt gepflegt wird. Sicher eine Entwicklung, die einen Beitrag im Dienste der Volksgesundheit und zur Hebung der heutigen Lebensqualität darstellt.

Mit zunehmendem Verkehr auf öffentlichen Strassen sind nun aber Fussgänger und Radfahrer immer mehr gefährdet. Ueber 300 Tote und annähernd 5000 Verletzte sind das jährliche Fazit ungenügender Absicherung gegenüber dem motorisierten Verkehr. Besonders gefährdet sind Kinder und ältere Leute.

Es muss daher eine Entflechtung des Fussgänger- und Strassenverkehrs angestrebt werden. Dieses Anliegen verdient ebensoviel Unterstützung wie andere Massnahmen für die Sicherheit des Strassenverkehrs.

Föderalistische Lösung

Die Stimmberechtigten haben nun darüber zu befinden, ob sie mit der vorgeschlagenen neuen Verfassungsbestimmung, wonach der Bund bei der Erfüllung seiner Aufgaben auf die Fuss- und Wanderwege Rücksicht zu nehmen hat, einverstanden sind. Es ist eine föderalistische Lösung. Die Anlage und Erhaltung von Fuss- und Wanderwegnetzen bleibt nach wie vor Aufgabe des Kantons. Der Bund soll die Möglichkeit — nicht die Pflicht — erhalten, die Tätigkeit der Kantone und Gemeinden zu unterstützen und wenn nötig als Koordinationsstelle zu funktionieren. Zudem räumt der Artikel dem Bund das Recht ein, Grundsätze für Fuss- und Wanderwegnetze zu erlassen.

Der dem Stimmbürger unterbreitete Verfassungsartikel beschert somit keine untragbaren neue Bundesaufgaben. In der Regel werden Lösungen möglich sein, die ohne grosse Mehrkosten bei durchdachter Planung Verbesserungen für den Fussgänger bringen. Bundesrat, Parlament und Initianten stimmen dem Vorschlag für klare Rechtsgrundlagen zum Schutze und Ausbau unserer Fuss- und Wanderwege zu.

Arrêté sur les sentiers et les chemins pédestres

Du fédéralisme aux sous

Que vaut l'arrêté fédéral sur les sentiers et les chemins pédestres, dont les citoyens suisses débattront en votation populaire les 17 et 18 février prochains (*) ? Le Conseil fédéral, les Chambres et les plus importantes formations politiques du pays l'estiment aujourd'hui judicieux, et recommandent d'accepter son introduction dans la Constitution. Mais ce texte, élaboré en contre-projet d'une initiative populaire finalement retirée par ses promoteurs, avait suscité de fortes résistances en milieu parlementaire.

La plus tenace d'entre elles résultait de la nature même de l'objet. Une disposition visant à protéger et à aménager un réseau pédestre présente-t-elle un caractère suffisamment fondamental pour qu'on l'inscrive dans la charte nationale ? Plusieurs députés en ont douté. Mais les partisans du projet, d'ailleurs soutenus par un très large mouvement d'opinion (l'initiative était revêtue de 126 232 signatures), ont fait valoir une double réponse. La première est qu'une législation sérieuse s'impose en faveur des piétons. Les associations spécialisées privées sont incapables d'éviter la dégradation spectaculaire du réseau pédestre national. L'ouverture au trafic motorisé, les travaux d'améliorations foncières, les diverses activités déployées par la Confédération, les cantons et les communes réduisent d'environ 1000 kilomètres, chaque année, les 50 000 kilomètres de chemins et de sentiers réservés en Suisse à la promenade. Le deuxième argument est d'un ordre plus essentiel. Il repose sur la nécessité de donner à la marche et au piéton un droit de cité garanti. Personne n'a estimé choquant d'inscrire dans la Constitution des dispositifs qui régissent l'usage de l'automobile, la construction des routes ou des autoroutes. Refuser d'y ajouter un texte destiné à promouvoir un mode de locomotion millénaire serait un comble du ridicule et de l'absurde, une preuve supplémentaire de l'égarement mental où nous pousse l'ère industrielle.

« Et les cantons ? »

Les Chambres ont évalué le sujet sous le second angle, désormais classique et

inévitabile, du fédéralisme. Des voix s'y sont élevées pour dénoncer la nouvelle emprise que Berne, par le biais de son arrêté, va déployer sur les cantons. Cette accusation n'embarasse plus personne. Si l'initiative tendait effectivement à doter la Confédération de moyens extrêmement contraignants pour la gestion du réseau pédestre national, le contre-projet qui lui a succédé répartit les compétences nécessaires conformément à l'usage helvétique. A Berne, la tâche de définir des principes, aux cantons celle de les appliquer souverainement sur leur propre territoire.

« Un office coûteux ! »

L'objet a suscité une dernière objection. Les défenseurs de l'équilibre budgétaire, au Parlement, ont vu dans l'arrêté une menace financière intolérable. La protection et la promotion du réseau pédestre national n'exigeront-elles pas la mise en place d'un coûteux appareil administratif ? Cette incertitude est désormais levée. L'application du texte légal résultera simplement d'une collaboration entre des organismes fédéraux déjà existants, comme le Service des forêts, celui des routes et des digues, l'Office pour la protection de l'environnement, d'autres encore. Elle n'entraînera pas, d'autre part, de lourds investissements sur le terrain. La construction et l'aménagement des chemins pédestres sont bon marché. D'ailleurs, notent enfin les partisans du projet, le piéton est celui des participants au trafic qui coûte le moins — et de loin.

C. Gz