

Bundesblatt

Bern, 11. Juli 1977 129. Jahrgang Band II

Nr. 28

Erscheint wöchentl. Preis: Inland Fr. 85.– im Jahr, Fr. 48.50 im Halbjahr; Ausland Fr. 103.– im Jahr, zuzüglich Nachnahme- und Postzustellgebühr. Inseratenverwaltung: Permedia, Publicitas-Zentraldienst für Periodika, Hirschmattstrasse 36, 6002 Luzern, Tel. 041/23 6666

77.046

Botschaft

über die Volksinitiative «für 12 motorfahrzeugfreie und motorflugzeugfreie Sonntage pro Jahr»

Vom 25. Mai 1977

Frau Nationalratspräsidentin, Herr Ständeratspräsident,
sehr geehrte Damen und Herren,

Wir unterbreiten Ihnen hiermit unsere Botschaft zur Volksinitiative «für 12 motorfahrzeugfreie und motorflugzeugfreie Sonntage pro Jahr» und beantragen Ihnen, die Initiative Volk und Ständen mit dem Antrag auf Verwerfung und ohne Gegenvorschlag zur Abstimmung zu unterbreiten.

Der Entwurf zu einem entsprechenden Bundesbeschluss liegt bei.

Wir versichern Sie, Frau Präsidentin, Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Bern, 25. Mai 1977

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident:

Furgler

Der Bundeskanzler:

Huber

Übersicht

Die am 30. Mai 1975 eingereichte Initiative verlangt, dass die Bundesverfassung durch einen neuen Artikel 37^{quater} ergänzt wird, der für den zweiten Sonntag jedes Monats im gesamten Hoheitsgebiet der Schweiz jeglichen privaten Motorfahrzeugverkehr zu Lande, zu Wasser und in der Luft untersagt. Der Bundesrat soll die Ausnahmen von diesem Verbot bestimmen, und zwar sowohl in bezug auf die Fahrberechtigung Privater als auch in bezug auf die Verschiebung der Verbotssonntage.

Die Initianten wollen vor allem eine Verbesserung des Umweltschutzes (Lärm, Abgase), die Hebung der Lebensqualität und die Einsparung von Energie erreichen. An den Sonntagen mit Fahrverbot gäbe es zweifellos fühlbar weniger Verkehrslärm, obwohl Ausnahmen bewilligt werden müssten. Die Gesamtbelastung der Luft durch Abgase könnte nur in kleinem Mass gesenkt werden, weil viele Fahrten bloss voroder nachverlegt oder auf andere Sonntage verschoben würden. Auch die Unfallverminderung wäre deshalb kleiner als vermutet. Die Energieeinsparung würde weniger als 0,5 Prozent des Endenergieverbrauches betragen. Ob durch polizeirechtliche Zwangsmassnahmen die Lebensqualität verbessert, z. B. das Dorf-, Quartier- und Familienleben gefördert werden könnte, erscheint fraglich. Positiv zu werten wäre, dass die Strassen an zwölf Sonntagen im Jahr weitgehend den Fussgängern und Radfahrern «gehören» würden.

Die Bevölkerung bekäme die Folgen der Fahrverbote sehr ungleich zu spüren. Besonders benachteiligt würden die Bewohner abgelegener, insbesondere gebirgiger Gebiete, die mangels ausreichender Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel auf private Motorfahrzeuge angewiesen sind. Es wäre schwierig, persönliche Kontakte zu pflegen. Sportliche, kulturelle und ähnliche Veranstaltungen, die nicht nur rein lokalen Charakter haben, wären nur mehr erschwert durchführbar. Zudem hätten wirtschaftlich ohnehin unterprivilegierte Gebiete unter den Ausfällen oder Verlagerungen des Wochenendtourismus zu leiden. Die Bemühungen von Bund und Kantonen für die Verbesserung der Wirtschaftsbasis in den Berggebieten würden beeinträchtigt. Einseitig benachteiligt wären auch die vom Touristenverkehr abhängigen Wirtschaftszweige, wie gastgewerbliche Betriebe, touristische Einrichtungen und Spezialverkehrsmittel (Seilbahnen, Skilifte usw.).

Die Schweiz wird jährlich von Millionen von Ausländern besucht, die mehrheitlich mit privaten Motorfahrzeugen einreisen. Bei einer Schliessung der Grenze an zwölf Sonntagen müssten ausländische Fahrzeuglenker gezwungen werden, an unserer Grenze umzukehren. Das wäre dem Ansehen der Schweiz abträglich und könnte die Gefahr von Gegenmassnahmen heraufbeschwören.

Auf Grenzgewässern wäre das Schifffahrtsverbot an Sonntagen kaum durchsetzbar, ist doch die Freiheit der Schifffahrt auf Grenzgewässern ein völkerrechtlich aner-

kanter Grundsatz und daher in sämtlichen Schiffahrtsverträgen mit unseren Nachbarstaaten verankert.

Das Sonntagsflugverbot würde die schweizerischen Luftverkehrsunternehmen und unsere Flughäfen treffen. Ihre Stellung könnte langfristig beeinträchtigt werden, weil infolge der Schliessung der Grenzen die internationalen Verkehrs- und Touristenströme umgelenkt würden.

In ihrer Gesamtheit überwiegen die Nachteile der Initiative ihre Vorteile in derart starkem Mass, dass sie abgelehnt werden muss. Ein Gegenvorschlag kann nicht unterbreitet werden. Durch eine Beschränkung der Fahrverbote auf Strassenfahrzeuge und/oder eine Reduzierung der Zahl der Fahrverbotssonntage könnten die Fahrverbote zwar leichter durchgeführt und deren Auswirkungen insgesamt gemindert werden. Das Ungleichgewicht von Nachteilen und Vorteilen würde dadurch aber nicht beseitigt.

Botschaft

1 Volksinitiative und Ausgangslage

11 Formelles

Am 30. Mai 1975 hat ein Initiativkomitee aus Burgdorf in Form eines ausgearbeiteten Entwurfs eine Volksinitiative «für 12 motorfahrzeugfreie und motorflugzeugfreie Sonntage pro Jahr» eingereicht. Mit einer Verfügung vom 7. Juli 1975 (BBl 1975 II 436) stellte die Bundeskanzlei fest, dass die Initiative mit 115 673 gültigen Unterschriften zustandegekommen war.

12 Wortlaut

Die Initiative hat folgenden Wortlaut:

Artikel 37^{quater} (neu)

¹ Am zweiten Sonntag jedes Monats ist im ganzen Hoheitsgebiet der Schweiz jeglicher private Motorfahrzeugverkehr und Motorflugzeugverkehr (inklusive Fahrzeuge mit Hilfsmotor) zu Lande, zu Wasser und in der Luft untersagt, und zwar jeweils von Sonntag 03.00 Uhr bis Montag 03.00 Uhr.

² Der Bundesrat bestimmt die Ausnahmen von diesem Verbot, sowohl in bezug auf die Fahrberechtigung Privater, wie auch in bezug auf die zeitliche Verschiebung dieser Sonntage.

Die Volksinitiative ist mit einer Rückzugsklausel versehen. Massgebend ist der deutsche Text.

13 Kritik des Textes

Bei der massgebenden deutschen Fassung werden in den beiden Absätzen Begriffe von unterschiedlicher rechtlicher Bedeutung verwendet. In Absatz 1 wird «jeglicher private Motorfahrzeugverkehr und Motorflugzeugverkehr» untersagt, während nach Absatz 2 der Bundesrat Ausnahmen «von diesem Verbot, sowohl in bezug auf die Fahrberechtigung Privater, ...» zu bestimmen hat. Nach Bundesrecht ist zu unterscheiden zwischen öffentlichem und privatem Verkehr, d. h. Verkehr mit Fahrzeugen öffentlicher Transportunternehmungen und Verkehr mit privaten Motorfahrzeugen. Dieser kann jedoch nicht mit dem Verkehr «Privater» (was nur im Sinne von Privatpersonen verstanden werden kann) gleichgesetzt werden. Der von den Initianten mit dem Absatz 2 angestrebte Zweck ist jedoch erkennbar: Der Bundesrat soll bestimmen, welche rechtlich als Privatverkehr zu wertenden Fahrten durchgeführt werden dürfen.

Der französische und der italienische Text stimmen mit der massgebenden deutschen Fassung nicht genau überein. Im Sinne von Artikel 22 Absatz 4 des Geschäftsverkehrsgesetzes vom 23. März 1962 (SR 171.11) sind die verschiedenen lautenden Texte dem als massgebend bezeichneten Text angepasst worden.

Die Initiative erfüllt die in den Artikeln 1–5 des Initiativengesetzes vom 23. März 1962 (SR 162.1) gestellten Formvorschriften. Sie wahrt insbesondere den Grundsatz der Einheit der Materie im Sinne von Artikel 121 Absatz 3 der Bundesverfassung und entspricht Artikel 121 Absatz 4 der Bundesverfassung, wonach die beiden vorgesehenen Formen der allgemeinen Anregung und des ausgearbeiteten Entwurfes nicht miteinander verbunden sein dürfen. Das Volksbegehren verletzt auch die allgemein anerkannte materielle Schranke jeder Verfassungsrevision nicht, nämlich diejenige des tatsächlich unmöglichen Inhalts.

14 **Geltende verfassungsmässige und gesetzliche Regelungen**

141 **Strassenverkehr**

Artikel 37^{bis} Absatz 1 der Bundesverfassung lautet: «Der Bund ist befugt, Vorschriften über Automobile und Fahrräder aufzustellen.» Diese Bestimmung gibt dem Bund die Kompetenz, den Motorfahrzeugverkehr zu beschränken oder zeitlich zu untersagen. Der Gesetzgeber hat denn auch den Bundesrat in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe *b* des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1958 über den Strassenverkehr, SVG (SR 741.01), ermächtigt, nach Anhören der Kantone für alle oder einzelne Arten von Motorfahrzeugen zeitliche, für die ganze Schweiz geltende Fahrverbote zu erlassen. Zum Erlass von Sonntagsfahrverboten für Strassenfahrzeuge bedarf es also keiner Verfassungsänderung. Der Bundesrat kann, sollte er dies als notwendig erachten, solche Verbote in der Form einer Verordnung erlassen.

142 **Schifffahrt**

Nach Artikel 24^{ter} der Bundesverfassung ist die Gesetzgebung über die Schifffahrt Bundessache. Dieser Artikel ermächtigt die Bundesversammlung, den Schiffsverkehr auf Gewässern im Landesinnern zu beschränken oder zeitlich zu untersagen, auf Grenzgewässern jedoch nur soweit als nicht internationale Vereinbarungen entgegenstehen. Das Bundesgesetz vom 3. Oktober 1975 über die Binnenschifffahrt (SR 747.201) legt den Grundsatz der Schifffahrtsfreiheit fest und weist die Gewässerhoheit den Kantonen zu. Eine Bestimmung, die dem Bundesrat den Erlass von gesamtschweizerischen Fahrverboten erlauben würde, ist im Binnenschifffahrtsgesetz nicht enthalten.

143 Luftfahrt

Die Gesetzgebung über die Luftschifffahrt ist nach Artikel 37^{ter} der Bundesverfassung Sache des Bundes. Der Gesetzgeber hat die Kompetenz, die Benützung des schweizerischen Luftraumes durch Luftfahrzeuge zu beschränken oder zu verbieten. Nach Artikel 12 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948 (SR 748.0) erlässt der Bundesrat die polizeilichen Vorschriften für die Benützung des Luftraumes, namentlich zur Wahrung der Flugsicherheit sowie zur Bekämpfung von Lärm, Luftverunreinigung und anderen schädlichen oder lästigen Einwirkungen des Betriebes von Luftfahrzeugen. Der Bundesrat kann somit bei Luftfahrzeugen Sonntagsflugverbote grundsätzlich in eigener Kompetenz anordnen; vorbehalten bleiben internationale Vereinbarungen.

2 Bisherige Vorstösse für gesamtschweizerische Verkehrsverbote

21 Strassenverkehr

Schon während der Gültigkeitsdauer der ersten bundesrechtlichen Regelung des Motorfahrzeugverkehrs, dem Bundesgesetz vom 15. März 1932 über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr, wurden Vorstösse für autofreie Sonntage, insbesondere für einen autofreien Bettag, unternommen. Der Bundesrat lehnte jedoch den Erlass eines Sonntagsfahrverbotes ab, obwohl er den dafür angeführten Gründen Verständnis entgegenbrachte.

Im Anschluss an das am 21. November 1973 gestützt auf das Bundesgesetz vom 30. September 1955 über die wirtschaftliche Kriegsvorsorge (SR 531.01) erlassene Wochenendfahrverbot für drei Sonntage wurden dem Bundesrat von einzelnen Bürgerinnen und Bürgern, von Bürgergruppierungen, Organisationen und politischen Parteien Anträge unterbreitet, «autofreie Sonntage» einzuführen. Der Bundesrat hat diese Begehren abgelehnt, wobei er besonders darauf hinwies, dass

- die negativen Folgen des individuellen Verkehrs durch immer strengere Vorschriften über Emissionen der Fahrzeuge gemildert werden sollen,
- Sonntagsfahrverbote die Bewegungsfreiheit der Menschen in abgelegenen Regionen unverhältnismässig einschränken,
- Fahrverbote für ein Touristenland heikle Probleme der Anwendbarkeit stellen und
- solche Verbote einzelne Bevölkerungsschichten wirtschaftlich schwer benachteiligen.

Am 29. Januar 1974 erkundigte sich Nationalrat Zwygart in einer Einfachen Anfrage unter Hinweis auf die Lancierung der Burgdorfer-Initiative, ob der Bundes-

rat bereit sei, «den jungen Initianten ein Stück weit entgegenzukommen und wenigstens für einige Sonntage ein allgemeines Fahrverbot zu erlassen». Der Bundesrat antwortete, ein Fahrverbot an Sonntagen stelle, wie die Erfahrung gezeigt habe, für ein Touristenland mit jährlich nahezu 50 Millionen ausländischen Automobilisten heikle Probleme der Anwendbarkeit. Überdies führe es zu einer starken Benachteiligung einzelner Bevölkerungsschichten. Eine derart einschneidende Massnahme könne daher nur in einer ausserordentlichen Situation getroffen werden, wie sie im November/Dezember 1973 wegen der Treibstoffknappheit bestanden habe. Dagegen erachte der Bundesrat ein Sonntagsfahrverbot für normale Zeiten, auch wenn es bloss partiell sei, als nicht vertretbar, obwohl er für die Beweggründe, die solchen Vorstössen zugrunde liegen, Verständnis habe.

In einer am 7. Oktober 1976 eingereichten Motion für zwölf autofreie Sonntage fordert Nationalrat Aubert den Bundesrat auf, «der Bundesversammlung einen Änderungsvorschlag zum Bundesgesetz vom 19. Dezember 1958 über den Strassenverkehr vorzulegen, der dem Inhalt der Burgdorfer Initiative gerecht wird oder die von ihr aufgeworfene Frage entsprechend beantwortet». Die Motion ist noch nicht behandelt.

Nationalrat Jäger reichte am 20. September 1976 eine parlamentarische Einzelinitiative ein, worin er folgende Änderung von Artikel 2 Absatz 2 SVG beantragt: «Der Bundesrat verfügt ein Nacht- und Sonntagsfahrverbot für schwere Motorwagen zur Güterbeförderung sowie ein allgemeines Sonntagsfahrverbot für Motorfahrzeuge an mindestens acht Sonntagen im Jahr und bestimmt die Ausnahmen.» Die Initiative ist ebenfalls noch nicht behandelt.

22 Schiff- und Luftfahrt

Bis heute wurden keine Begehren für gesamtschweizerische Verbote des privaten Schiff- oder Motorflugzeugverkehrs an Sonntagen gestellt.

3 Bisherige Sonntagsfahrverbote

Der Gesetzgeber hat den Bundesrat in Artikel 2 Absatz 2 SVG beauftragt, ein Nacht- und Sonntagsfahrverbot für schwere Motorwagen zur Güterbeförderung zu verfügen und die Ausnahmen zu bestimmen. Der Bundesrat hat diesem Auftrag mit dem Erlass der Artikel 91-93 der Verordnung vom 13. November 1962 über die Strassenverkehrsregeln (SR 741.11) entsprochen. Seit deren Inkrafttreten am 1. Januar 1963 dürfen schwere Motorwagen zur Güterbeförderung an Sonn- und Feiertagen nicht mehr verkehren.

Allgemeine, d. h. für alle Strassenfahrzeuge sowie Schiffe und Flugzeuge gültige Sonntagsfahr- und -flugverbote wurden, von notrechtlichen Erlassen abgesehen,

bis heute nicht erlassen. Die Verbote während des Zweiten Weltkrieges, der Suezkrise (1956) und des Nahostkrieges im Jahre 1973 beruhen auf Notrecht.

4 Inhalt der Initiative

41 Zeitlicher Geltungsbereich

Der vorgeschlagene Verfassungsartikel umschreibt den zeitlichen Geltungsbereich des Sonntagsfahrverbotes eindeutig. Das Verbot gilt an zwölf Sonntagen im Jahr, und zwar am zweiten Sonntag jedes Monats von 03.00 Uhr bis Montag 03.00 Uhr, sofern der Bundesrat nicht gestützt auf Absatz 2 des Artikels eine Verschiebung anordnet.

42 Örtlicher Geltungsbereich

Das Verbot ist «im ganzen Hoheitsgebiet der Schweiz» anwendbar.

421 Verkehr zu Lande

Für den Verkehr zu Lande bedeutet dies, dass jeglicher private Motorfahrzeugverkehr sowohl auf öffentlichen Verkehrsflächen (im Sinne des Bundesrechts) als auch auf privatem Grund verboten ist. Der örtliche Geltungsbereich des vorgeschlagenen Verfassungsartikels geht also wesentlich weiter als der Geltungsbereich des Strassenverkehrsrechts, das nach Artikel 1 SVG nur den Verkehr auf den öffentlichen Strassen ordnet.

422 Verkehr zu Wasser

Die Initiative verbietet nicht nur den Verkehr auf den schweizerischen Binnengewässern, sondern auch auf Grenzgewässern, soweit diese schweizerisches Hoheitsgebiet sind. Bezüglich der Abgrenzung der Hoheitsgebiete auf Grenzgewässern bestehen zwischen der Schweiz und ihren Nachbarländern teilweise grundlegende Meinungsdivergenzen (vgl. Ziff. 512). Die Sonntagsfahrverbote wären darum auf den Grenzgewässern schwer anzuwenden.

423 Verkehr in der Luft

Der private Motorflugzeugverkehr ist im Luftraum über der Schweiz verboten.

43 Sachlicher Geltungsbereich

Das vorgeschlagene Fahrverbot soll für jeglichen privaten Motorfahrzeugverkehr und Motorflugzeugverkehr (inkl. Fahrzeuge mit Hilfsmotor) gelten.

431 Privater Motorfahrzeugverkehr zu Lande

Als privater Motorfahrzeugverkehr zu Lande gilt jeder Verkehr von motorisierten Strassenverkehrsmitteln, sofern diese nicht von öffentlichen Transportunternehmen im Sinne der Automobilkonzessionsverordnung vom 4. Januar 1960 (SR 744.11) für fahrplanmässige Fahrten im Linienverkehr eingesetzt werden. Unter das Sonntagsfahrverbot würden somit nicht nur alle privaten Automobile (Personenwagen inkl. Taxis, Cars, Wohnmobile) und Motorräder fallen, sondern auch Mofas, Traktoren (auch landwirtschaftliche), Raupenfahrzeuge (z. B. für die Präparierung von Skipisten), motorisierte Invalidenfahrstühle usw. Auch Fahrten mit schienengebundenen Fahrzeugen wären verboten, wenn sie nicht als öffentlicher Verkehr betrachtet werden könnten (z. B. Fahrten von Museumsbahnen, Ausstellungsbahnen).

432 Privater Motorfahrzeugverkehr zu Wasser

Privater Motorfahrzeugverkehr zu Wasser ist jede Schiffsfahrt, die nicht von öffentlichen Schiffsverkehrsunternehmen im fahrplanmässigen Linienverkehr durchgeführt wird. Öffentliche Schiffsverkehrsunternehmen sind nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung vom 9. August 1972 über die konzessions- und bewilligungspflichtige Schiffsfahrt (SR 747.211.1) die Schiffsbetriebe des Bundes und die eidgenössisch konzessionierten Schiffsverkehrsunternehmen. Fahrten mit privaten Motorbooten, mit Passagierschiffen privater Halter (z. B. Hotelzubringerdienste, Ausflugsschiffe) wären, ebenso wie nichtfahrplanmässige Ausflugsfahrten öffentlicher Schiffsverkehrsunternehmen, unzulässig.

433 Privater Motorflugzeugverkehr in der Luft

In der Bundesgesetzgebung über die Luftfahrt ist der öffentliche Motorflugzeugverkehr nicht definiert. Der Ausdruck «privat» hat in diesem Bereich verschiedene Bedeutungen. So wird er namentlich verwendet, um die nichtgewerbsmässige – im Unterschied zur gewerbsmässigen – Luftfahrt (Art. 27 ff. Luftfahrtgesetz) zu bezeichnen. Ob dem Begriff «privater Motorflugzeugverkehr» im vorliegenden Initiativtext diese Bedeutung zukommt oder ob, in Analogie zum Strassen- und Schiffsverkehr, darunter der gesamte motorisierte Luftverkehr ausserhalb des flugplanmässigen Linienverkehrs verstanden werden soll, kann nicht eindeutig beurteilt werden. Die Initianten dürften den Begriff in der letztgenannten Bedeutung verwendet haben. Der private, dem Sonntagsflugverbot unterstehende Motorflugzeugverkehr würde demnach gewerbsmässige Nichtlinienflüge wie

Charter- und Taxiflüge sowie nichtgewerbmässige Flüge, z. B. für Zwecke der Ausbildung, der Übung, des Sportes und des Vergnügens, umfassen.

44 Ausnahmen vom Sonntagsfahrverbot

Nach dem Vorschlag der Initianten hätte der Bundesrat «die Ausnahmen von diesem Verbot, sowohl in bezug auf die Fahrberechtigung Privater, wie auch in bezug auf die zeitliche Verschiebung dieser Sonntage» zu bestimmen. Zwar enthält der Text der Initiative keine Beschränkung für die Erteilung von Ausnahmen, doch müssten sich diese in engen Grenzen halten, um das angestrebte Fahrverbot nicht illusorisch werden zu lassen.

Vom Fahrverbot wären alle Fahrten auszunehmen, die zur Erfüllung der verfassungsmässigen Aufgaben des Bundes und der Kantone (wie z. B. die Gewährleistung von Ruhe, Ordnung und Sicherheit) notwendig sind. Ferner wären (in ähnlichem Rahmen wie dies 1973¹⁾ geschah) die zur Sicherstellung einer geordneten Versorgung der Bevölkerung unerlässlichen Ausnahmen zu bewilligen.

¹⁾ Artikel 2 des Bundesratsbeschlusses vom 21. November 1973 über das Sonntagsfahr- und -flugverbot (AS 1973 1734) sah u. a. folgende Ausnahmen vor:

¹ Das Verbot gilt nicht für Fahrten

- c. von Taxametern im Rayon des Ortes oder der Agglomeration und zur Beförderung von Hotelgästen durch betriebseigene Fahrzeuge in diesem Rayon;
- d. zur Hilfeleistung bei Katastrophen, Unfällen, zum Transport von Kranken und in andern nachweisbaren Notlagen;
- e. von Invaliden, die auf treibstoffabhängige Strassenfahrzeuge angewiesen sind;
- f. von und zur Arbeit.

² Das Verbot gilt nicht für unaufschiebbare berufliche und dienstliche Fahrten

- a. der Polizei, der Zollverwaltung und der Feuerwehr;
- b. der praktizierenden Ärzte und Tierärzte;
- c. der Hebammen, des Krankenpflegepersonals und der Krankentransportunternehmer;
- d. der Spitäler, Kranken-, Irren- und Strafanstalten;
- e. der Seelsorger;
- f. zum Transport von Leichen;
- g. der privaten und öffentlichen Piktett-, Reparatur-, Entstörungs- und Zustelldienste;
- h. der privaten Bewachungsdienste;
- i. zur Lebensmittelversorgung und -verteilung;
- k. zur Sicherung der landwirtschaftlichen Produktion;
- l. von Presse, Radio und Fernsehen.

Auch für Fahrten mit Schiffen sowie für Flüge müssten Ausnahmen vorgesehen werden. Zusätzlich wären Flüge mit Charterflugzeugen über das Hoheitsgebiet der Schweiz vom Flugverbot auszunehmen, sofern die Charterflugzeuge in der Schweiz nicht landen.

Nach der Initiative bestimmt der Bundesrat die Ausnahmen «in bezug auf die zeitliche Verschiebung dieser Sonntage». Er könnte also die Fahrverbotssonntage bei Bedarf nicht nur innerhalb jedes Monats vor- oder nachverschieben (z. B. wenn Ostern auf den zweiten Sonntag im April fällt), sondern auch von einem Monat auf einen anderen verlegen. Um dem Sinn des Verfassungsartikels zu genügen, dürfte von dieser Kompetenz nur zurückhaltend Gebrauch gemacht werden.

5 Beurteilung der Initiative

51 Durchführbarkeit

Die Fahr- und Flugverbote könnten gegenüber Führern von Motorfahrzeugen, Schiffen und Flugzeugen, die in der Schweiz immatrikuliert sind, rechtlich und faktisch durchgesetzt werden.

Andererseits hat die Schweiz zahlreiche internationale Verträge abgeschlossen, die ausländischen Motorfahrzeugen, Schiffen und Flugzeugen die Benützung des schweizerischen Hoheitsgebietes gestatten. Daher stellt sich die Frage, ob die Initiative, die an zwölf Sonntagen pro Jahr im ganzen Hoheitsgebiet der Schweiz jeglichen privaten Motorfahrzeugverkehr und Motorflugzeugverkehr zu Lande, zu Wasser und in der Luft untersagt, durchführbar ist.

511 Strassenverkehr

Auf dem Gebiete des Strassenverkehrs bestehen keine multilateralen Abkommen, die ausländischen Motorfahrzeugen bzw. Motorfahrzeugführern einen Rechtsanspruch auf die Benützung der schweizerischen Strassen geben. Dagegen bestehen bilaterale Abkommen mit Nachbarstaaten, welche die «Verkehrsfreiheit» auf bestimmten, teils im Ausland und teils im Inland verlaufenden Strassen festhalten. Diese Verträge müssten gekündigt werden oder der Bundesrat müsste entsprechende Ausnahmen vorsehen.

512 Schifffahrt

Nach einem völkerrechtlich anerkannten Grundsatz gilt auf allen Grenzgewässern die Schifffahrtsfreiheit. Auf diesem Grundsatz beruhen denn auch alle bilate-

ralen und multilateralen Abkommen über die Schifffahrt, welche die Schweiz ratifiziert hat. Die Durchsetzung des Sonntagsfahrverbotes auf den als schweizerisches Hoheitsgebiet anerkannten Teilen der Grenzgewässer würde also voraussetzen, dass die Verträge gekündigt würden.

Besondere Probleme der Durchführbarkeit würden sich auf dem Bodensee ergeben. Die Auffassung der Bodensee-Uferstaaten über den Verlauf der Staatsgrenzen im Bodensee gehen auseinander. Die Schweiz steht seit jeher auf dem Standpunkt, die Seefläche sei entlang den Mittellinien auf die Uferstaaten aufgeteilt. Österreich dagegen betrachtet den Bodensee als Kondominium, d. h. als Herrschaftsbereich aller Uferstaaten zusammen (vgl. Botschaft des Bundesrates vom 17. Oktober 1973 an die Bundesversammlung zum Vertragswerk über die Bodensee- und Rheinschifffahrt; BBl 1973 II 949).

Da die Schweiz das Schifffahrtsverbot auf jenem Teil des Bodensees, der zwar von ihr als schweizerisches Hoheitsgebiet beansprucht, von den andern Uferstaaten aber nicht als solches anerkannt wird, kaum durchsetzen könnte, müsste der Bundesrat private ausländische Motorschiffe gestützt auf Absatz 2 ausdrücklich vom Sonntagsfahrverbot ausnehmen. Eine derart weitgehende Ausnahme würde eine rechtungleiche Behandlung von Haltern schweizerischer und ausländischer Schiffe bedeuten; zudem müsste mit Missbräuchen gerechnet werden, weil das Verbot leicht umgangen werden könnte.

Auf dem Rhein wird die Freiheit der Schifffahrt durch mehrere, von der Schweiz ratifizierte Verträge garantiert. Sowohl die Revidierte Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 (Mannheimer Akte), der die Schweiz nach dem ersten Weltkrieg beigetreten ist, als auch die Übereinkunft zwischen der Schweiz und dem Grossherzogtum Baden betreffend den Wasserverkehr auf dem Rhein von Neuhausen bis unterhalb Basels vom 10. Mai 1879 beruhen auf dem Grundsatz der freien Schifffahrt auf dem Rhein. Mit einem schweizerischen Sonntagsfahrverbot wären auch gewisse Bestimmungen in schweizerischen und deutschen Kraftwerk-Konzessionen am Rhein unvereinbar. Die Schweiz müsste, um das Sonntagsfahrverbot durchführen zu können, die massgebenden Verträge kündigen. Die dem Fahrverbot entgegenstehenden Bestimmungen der Kraftwerk-Konzessionen müssten in Verhandlungen zwischen der Schweiz und dem Lande Baden-Württemberg abgeändert werden.

Die vertraglich garantierte Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein half der Schweiz schon mehrfach, ihre Versorgung in Krisensituationen sicherzustellen. Die Kündigung der entsprechenden Verträge könnte sich langfristig nachteilig auswirken. Zudem würde sie die Schweiz nicht von der Einhaltung des völkerrechtlich anerkannten Grundsatzes der Schifffahrtsfreiheit auf Grenzgewässern befreien. Ausländische Motorschiffe müssten daher (wie auf dem Bodensee) vom Bundesrat gestützt auf Absatz 2 vom Fahrverbot ausgenommen werden.

Grundordnung der internationalen Zivilluftfahrt ist das am 7. Dezember 1944 in Chicago abgeschlossene und für die Schweiz am 4. April 1947 in Kraft getretene Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt (AS 1971 1305). In Artikel 5 dieses Vertrags garantiert jeder Vertragsstaat, «dass alle nicht im internationalen Fluglinienverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge der anderen Vertragsstaaten das Recht haben, in sein Hoheitsgebiet einzufliegen, es ohne Landung zu überfliegen und nichtgewerbliche Landungen durchzuführen, ohne vorher eine Genehmigung einholen zu müssen, vorausgesetzt, dass die Bestimmungen dieses Übereinkommens beachtet werden und vorbehaltlich des Rechts des überflogenen Staates, eine Landung zu verlangen». Ein Verbot jeglichen privaten Motorflugzeugverkehrs im Luftraum über der Schweiz an zwölf Sonntagen wäre mit dem Übereinkommen kaum vereinbar. Artikel 11 des Übereinkommens bestimmt zwar, dass die Vorschriften eines Vertragsstaates über den Einflug oder Ausflug in sein oder aus seinem Hoheitsgebiet oder über den Verkehr innerhalb seines Hoheitsgebietes von den Luftfahrzeugen aller Vertragsstaaten zu befolgen sind. Ob auch ein Sonntagsflugverbot, wie es die Initiative vorsieht, als solche Vorschrift gelten könnte, ist zu bezweifeln. Jedenfalls müsste mit nicht geringen zwischenstaatlichen Komplikationen gerechnet werden, wenn die Schweiz ausländische Flugzeuge der privaten Luftfahrt gestützt auf ein solches Verbot am Überfliegen der Schweizer Grenze hindern würde.

6 Vor- und Nachteile von zwölf motorfahrzeugfreien und motorflugzeugfreien Sonntagen pro Jahr

61 Allgemeines

Mit dem Volksbegehren für zwölf motorfahrzeugfreie und motorflugzeugfreie Sonntage pro Jahr erstreben die Initianten insbesondere eine Verbesserung des Umweltschutzes, eine Hebung der Lebensqualität und die Einsparung von Energie. Diesen Anliegen steht auch der Bundesrat positiv gegenüber. Verschiedene Massnahmen, die er in den letzten Jahren getroffen hat (vgl. z. B. den Bericht des Bundesrates vom 20. November 1974 über Abgase und Lärm der Motorfahrzeuge; BBl 1975 I 25), sind auf die Erreichung dieser erstrebenswerten Ziele ausgerichtet. In Schriften führen die Initianten für die Einführung motorfahrzeugfreier Sonntage namentlich folgende Gründe an:

- gesunder Schlaf, Erholung für die Nerven,
- bessere Erholung vom täglichen Stress, Steigerung der Fitness,
- Hebung der Volksgesundheit durch vermehrte sportliche Betätigung,
- gefahrlose Spaziergänge für alte Leute und kleine Kinder,
- Wiederbelebung des Dialoges, die Strasse erhält eine neue Bedeutung,

- weniger Unfälle,
- aktiver Umweltschutz in bezug auf Lärm und Abgase,
- sparsameres Umgehen mit der immer knapper werdenden Energie,
- Touristenattraktion,
- Aufwertung der Familien.

Die Massnahme stelle zwar, so führen die Initianten aus, eine massive Beschränkung der Bewegungsfreiheit des einzelnen dar, doch würden neue Freiheiten gewonnen, «die ein Vielfaches an Genuss bieten, als es Vergnügen, wie sie an «Auto-Sonntagen» gesucht werden, vermitteln könnten».

Die Vorteile, die sich die Initianten von den Fahrverbotssonntagen erhoffen, entsprechen weitgehend den positiven Auswirkungen der motorfahrzeugfreien Sonntage des Jahres 1973. Zwölf motorfahrzeug- und motorflugzeugfreie Sonntage pro Jahr können aber in bezug auf die Durchführung und die Auswirkungen nicht mit den drei verkehrsfreien Sonntagen des Jahres 1973 verglichen werden. Bei den damaligen Sonntagsfahrverboten handelte es sich um eine zeitlich zum voraus beschränkte Massnahme, für deren Einführung ausserordentlich günstige psychologische Voraussetzungen bestanden. Der Energieschock und die militärischen Ereignisse im Nahen Osten beeindruckten die Bevölkerung. Die Bewohner der Schweiz bejahten die Einschränkungen beinahe vorbehaltlos und kontrollierten sich gegenseitig selbst, so dass kaum jemand es wagte, das Fahrverbot zu umgehen. Die umliegenden Länder hatten aus den gleichen Gründen ebenfalls Verkehrsbeschränkungen angeordnet, weshalb auch die Schliessung der Grenzen keine Schwierigkeiten bereitete. Zudem war der Zeitpunkt für die Durchführung der Massnahmen günstig. Ende November und anfangs Dezember verzeichnet der Wochenend- und Touristenverkehr jeweils einen witterungsbedingten Tiefstand. Bedeutende nationale oder internationale Anlässe, die grosse Publikumsmassen anziehen, finden zu dieser Jahreszeit kaum statt. Die Durchführung des Fahrverbotes bereitete darum kaum Schwierigkeiten.

Bei der Beurteilung des vorgeschlagenen Verfassungsartikels hingegen muss berücksichtigt werden, dass die Sonntagsfahrverbote unbefristet sind und auch in den Monaten mit intensivem Ausflugs-, Sport- und Ferienverkehr gelten sollen. Somit würden von den Verboten wesentlich grössere Bevölkerungskreise betroffen, und alle jene, deren wirtschaftliche Existenz direkt oder indirekt vom Wochenend-Tourismus in seinen vielfältigen Formen abhängt, müssten wiederkehrende und deshalb empfindliche Einbussen erleiden.

Die positive Einstellung zu den Fahrverboten würde voraussichtlich bei einem beträchtlichen Teil der Bevölkerung fehlen. Dies würde nicht nur die Durchführung der Verbote entscheidend erschweren, sondern auch deren positive Auswirkungen beeinträchtigen und die negativen Auswirkungen verstärken. Aus diesem Grunde

gilt es, die Vor- und Nachteile des vorgeschlagenen Verfassungsartikels insbesondere auch auf langfristige Wirkungen hin zu werten.

62 Wertung der Vorteile

621 Verbesserung des Umweltschutzes

Der Betrieb von Motorfahrzeugen und Motorflugzeugen jeglicher Art verursacht Emissionen, die einen bedeutenden Teil der Umweltbelastung ausmachen. Eine drastische Einschränkung des Verkehrs an motorfahrzeugfreien Sonntagen würde den Motorfahrzeuglärm und die Schadstoffkonzentration in der Luft vermindern.

Der Verkehr ist die Hauptquelle der Umweltbelastung durch Lärm. Die von den Initianten angestrebten Fahrverbote für Motorfahrzeuge würden während der Verbotszeiten den Verkehrslärm spürbar vermindern. Anwohner von Strassen, die nachts und an Sonntagen eine starke Verkehrsbelastung aufweisen, würden die zeitweisen Verkehrsvermindernungen und die damit verbundenen Lärmreduktionen zweifellos sehr schätzen. Die Erfahrungen mit den drei autofreien Sonntagen im Jahre 1973 haben jedoch gezeigt, dass viele Fahrzeugbesitzer Wochenendfahrten wegen des Fahrverbots nicht auslassen, sondern lediglich verschieben. Die Belästigung durch den Verkehrslärm würde also vor Beginn und nach Ablauf der Fahrverbotszeit verstärkt. Besonders nachteilig würde sich dies am Montagmorgen nach 03.00 Uhr auswirken, weil schon früh ein intensiver Rückreiseverkehr einsetzen würde. Die Verminderung des Lärms während der Fahrverbotszeit und die Verstärkung vor- und nachher lassen sich jedoch nicht genau voraussehen. Einerseits kann nicht abgeschätzt werden, wie viele und wie lange Fahrten dank Ausnahmegewilligungen unternommen würden, und andererseits lässt sich die Grössenordnung der Fahrten, die auf die Zeiten vor und nach dem Fahrverbot verschoben würden, nicht beziffern.

Der während den Verbotszeiten an motorfahrzeugfreien Sonntagen wesentlich geringere Verkehr würde sodann zu einer Senkung der Schadstoffkonzentration in der Luft führen. Diese Verminderung wäre, anders als beim Lärm, für die Bevölkerung kaum direkt spürbar. Einerseits treten Belästigungen durch Motorfahrzeugabgase nur an wenigen Orten mit extremer Verkehrsbelastung auf, und andererseits ist der Grad der Schadstoffkonzentrationen entscheidend von der Witterung abhängig. Massgebend für die Beurteilung der Luftverunreinigung ist die Gesamtbelastung. Infolge der notwendigen Ausnahmen und der zu erwartenden Verkehrsumlagerungen würden die zwölf motorfahrzeugfreien Sonntage zu einer nur unbedeutenden jährlichen Verminderung der Autoabgase führen. Nach Schätzungen des Eidgenössischen Amtes für Umweltschutz wäre die Verringerung der Schadstoffemissionen in die Luft gesamthaft eher gering und aus medizinisch-ökologischer Sicht kaum von Bedeutung.

622 Einsparung von Energie

In der Schweiz ist nach Angaben des Eidgenössischen Amtes für Energiewirtschaft (Bulletin des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins und des Verbandes schweizerischer Elektrizitätswerke Nr. 23, 1976) der Verkehr mit rund 25 Prozent am Endenergieverbrauch beteiligt; die übrigen massgebenden Verbrauchssektoren sind die Industrie (etwa 25%) und die Haushalte, inklusive Gewerbe und Landwirtschaft (etwa 50%). Von den im Jahre 1975 in der Schweiz verbrauchten flüssigen Brenn- und Treibstoffen dienten rund 32 Prozent dem Betrieb von Motorfahrzeugen. Auf die verschiedenen Treibstoffe entfallen folgende Anteile: Benzin 21,05 Prozent, Dieselöl 5,35 Prozent, Flugpetrol 5,65 Prozent und Flugbenzin 0,05 Prozent.

Mit einem Verbot des privaten Motorfahrzeug- und Motorflugzeugverkehrs an Sonntagen liesse sich nur wenig Dieselöl einsparen. Infolge des geltenden Sonntagsfahrverbotes für schwere Motorwagen zum Gütertransport ist der Dieselölverbrauch an Sonntagen ohnehin gering, wobei die nicht unter das angestrebte Sonntagsfahrverbot fallenden öffentlichen Verkehrsmittel die grösste Verbrauchergruppe darstellen. Aus dem Fahrverbot für private Cars würde sich nur eine geringfügige Energieeinsparung (weniger als 0,01%) ergeben.

Auch durch Minderverbrauch von Flugpetrol, dem Treibstoff von Düsenflugzeugen, liesse sich nur sehr wenig Energie einsparen. Kursmässige Linienflüge fielen nicht unter das Flugverbot, und Flüge mit Düsenflugzeugen ausserhalb des Linienverkehrs (Charterflüge) würden mit grösster Wahrscheinlichkeit vor- oder nachverschoben bzw. auf Flugplätze umgeleitet, die auf ausländischem Hoheitsgebiet liegen (z. B. Flugplatz Basel-Mühlhausen). Vermindert würde hingegen der Verbrauch an Flugbenzin, dem Treibstoff der Sportflugzeuge usw., weil Rundflüge, Taxiflüge usw. an zwölf Sonntagen pro Jahr wegfallen würden. Die Einsparungen würden jedoch nur einen Bruchteil eines Promilles des schweizerischen Energieverbrauchs betragen, da der Gesamtverbrauch an Flugbenzin lediglich 0,05 Prozent des schweizerischen Erdölverbrauches ausmacht.

Durch ein Verbot der privaten Schifffahrt liessen sich ebenfalls keine erwähnenswerten Energieeinsparungen erzielen. Zwar würden private Schifffahrten, bei denen es sich überwiegend um Vergnügungsfahrten handelt, grossenteils wegfallen. Der gesamte Treibstoffverbrauch der Privatschifffahrt fällt jedoch nicht ins Gewicht.

Bedeutsamer wären die Treibstoffeinsparungen infolge Wegfalles privater Autofahrten. Nach Schätzungen des Stabes der Kommission für die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption GVK-CH, die auf Untersuchungen über den Sonntags- und den Werktagsverkehr beruhen, entfallen in der Schweiz ungefähr 15 Prozent der gesamten Verkehrsleistungen des Binnen-Personenverkehrs auf die Sonntage. An zwölf auf das ganze Jahr verteilten Sonntagen werden demzufolge

theoretisch 3,5 Prozent der gesamten Kilometerleistungen des Personen-Binnenverkehrs erbracht. Ein totaler Wegfall dieses Verkehrs würde einer Verminderung des Endenergieverbrauches in der Schweiz von 0,6 Prozent entsprechen. In Tat und Wahrheit wäre die Einsparung jedoch geringer. Nach den Erfahrungen des Jahres 1973 steht fest, dass ein beträchtlicher Teil der Fahrten unmittelbar vor oder nach die Fahrverbotszeit verlegt würde. Bei einem Fahrverbotssonntag pro Monat würden auch viele Fahrten auf die fahrverbotsfreien Sonntage verschoben. Weil Ausnahmegewilligungen erteilt werden müssten und ein beträchtlicher Teil der verbotenen Sonntagsfahrten verschoben würden, würde die Verminderung des Endenergieverbrauches der Schweiz infolge zwölf motorfahrzeugfreier und motorflugzeugfreier Sonntage wesentlich weniger als 0,5 Prozent betragen.

Die Anwendung der Sonntagsfahrverbote auf ausländische Fahrzeugführer würde keine echte Energieeinsparung bringen. Zwar würden die Fahrzeugführer aus Ländern, die höhere Benzinpreise als die Schweiz aufweisen (z. B. Italien, Frankreich), an Sonntagen nicht mehr in der Schweiz tanken können, so dass der Benzinabsatz zurückginge. Es wäre jedoch unrealistisch anzunehmen, dass ausländische Fahrzeugführer wegen des in der Schweiz geltenden Sonntagsfahrverbotes weniger fahren würden. Viele Fahrzeugführer, die auf dem Weg von Nordeuropa in den Süden und umgekehrt die kürzeste Transitroute durch die Schweiz nicht mehr benutzen könnten, müssten erhebliche Umwege und damit einen Treibstoffmehrerverbrauch in Kauf nehmen.

623 Verminderung der Unfälle

Jeder Verkehrsvorgang ist mit Risiken verbunden. Eine Verminderung der Fahrten privater Motorfahrzeuge und -flugzeuge an Sonntagen könnte vor allem im Strassenverkehr eine Senkung der Unfallzahlen bewirken.

Im Jahre 1975 ereigneten sich an Sonn- und Feiertagen durchschnittlich 167 Strassenverkehrsunfälle. Es wurden dabei 59 Personen verletzt und 3 bis 4 Personen getötet. Unzulässig wäre aber die Schlussfolgerung, infolge zwölf autofreier Sonntage würden sich jährlich über 2000 Unfälle weniger ereignen, mehr als 1000 Personen vor Verletzungen bewahrt und mehr als 40 Personen nicht getötet. Die zu erwartende Verschiebung der an den zwölf Verbotssonntagen nicht erlaubten Sonntagsfahrten würde unmittelbar vor und nach der Fahrverbotszeit und insbesondere an den Sonntagen ohne Fahrverbot zu Mehrverkehr und teilweise zu unfallträchtigen Verkehrsspitzen führen. Es wäre nicht ausgeschlossen, dass aus diesem Grunde die Zahl der Unfälle überhaupt nicht abnehmen würde.

624 Belebung des öffentlichen Verkehrs

Ein Verbot der Benützung von Privatautos an zwölf Sonntagen pro Jahr hätte zur Folge, dass während dieser Zeit die öffentlichen Verkehrsmittel mehr benützt würden.

Im Anschluss an die drei Fahrverbotssonntage des Jahres 1973 führte das Eidgenössische Amt für Verkehr bei den konzessionierten Automobilunternehmungen eine Umfrage durch über die Zunahme der Verkehrsnachfrage und die Bewältigung der Mehrfrequenzen. Die Umfrage ergab, dass in dicht besiedelten Gegenden der Verkehr bei einzelnen Unternehmungen um das 2- bis 4fache, in ländlichen Gegenden dagegen meistens nur unbedeutend zugenommen hatte. Von den drei autofreien Sonntagen hat der erste die grössten Mehrfrequenzen gebracht. Die Umfrage hat gezeigt, dass viele Fahrten aufgeschoben wurden, sobald bekannt geworden war, dass das Fahrverbot über die Feiertage aufgehoben werde.

Die Mehrfrequenzen bei je einem Fahrverbotssonntag pro Monat lassen sich nicht zum voraus abschätzen. Bei einzelnen Unternehmungen mit ohnehin grossen saisonalen Nachfrageschwankungen könnten sich infolge der Nachfragesteigerung an Fahrverbotssonntagen Kapazitätsengpässe einstellen. Zwar waren im Jahre 1973 alle Unternehmen in der Lage, die zusätzlichen Leistungen mit eigenem Personal und eigenen Fahrzeugen zu erbringen. Dabei muss aber berücksichtigt werden, dass die drei Sonntage in eine an sich verkehrsarme Zeit fielen. Wiederholte Nachfragesteigerungen an motorfahrzeugfreien Sonntagen könnten Unternehmungen unter Umständen zwingen, zusätzliche Fahrzeuge zu beschaffen, die ausserhalb dieser Tage nicht ausgelastet wären.

625 Verbesserung der Lebensqualität

Mit dem Verbot des privaten Motorfahrzeugverkehrs an zwölf Sonntagen sollen die Menschen nach Auffassung der Initianten veranlasst werden, Alternativen für bestimmte Verhaltensweisen zu suchen, die eine Verbesserung der Lebensqualität mit sich bringen.

Motorfahrzeugfreie und motorflugzeugfreie Tage könnten geeignet sein, den Sinn für Werte zu wecken, die eine echte innere Bereicherung bringen. Falls die Fahrverbote mithelfen würden, das Dorf-, Quartier- und Familienleben neu aufblühen zu lassen, wäre dies positiv zu werten. Begrüssenswert wäre auch, wenn sie zur Folge hätten, dass die Menschen den Dialog untereinander wieder vermehrt suchen oder Ruhetage wieder ihrer ursprünglichen Bedeutung entsprechend verbringen und damit eine bessere Erholung vom täglichen Stress finden würden.

626 Verminderung der Gefährdung nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer

Durch die starke Zunahme des Motorfahrzeugverkehrs ist die Sicherheit insbesondere der Fussgänger und Radfahrer stark beeinträchtigt worden. An Sonntagen mit einem Verbot des privaten Motorfahrzeugverkehrs könnten diese Verkehrsteilnehmer das ihnen zugängliche Strassennetz bei erheblich verminderter Unfallgefahr benutzen. Fussgänger und Radfahrer wären nicht mehr gezwungen, abgelegene, verkehrsarme Strassen aufzusuchen, um eine ruhige, ungefährdete Sonntagswanderung durchzuführen.

63 Wertung der Nachteile

631 Beeinträchtigung persönlicher Freiheitsrechte

Ein Verbot jeglichen privaten Motorfahrzeugverkehrs und Motorflugzeugverkehrs (inkl. des Verkehrs von Fahrzeugen mit Hilfsmotor) bedeutet eine erhebliche Beeinträchtigung der Freiheitsrechte vieler Bürger. Die schweizerische Verkehrspolitik beruht auf dem Grundsatz der freien Wahl der Verkehrsmittel. Durch ein Fahr- und Flugverbot würde dieses Freiheitsrecht für alle, die keinen Anspruch auf eine Ausnahmegewilligung hätten, während der Verbotszeit aufgehoben. Ein derart schwerwiegender Eingriff in die persönlichen Freiheitsrechte wäre unseres Wissens, von Notrechtsmassnahmen abgesehen, ohne Beispiel.

632 Benachteiligung der Bewohner abgelegener Regionen

Die Bevölkerung des Mittellandes ist, von Ausnahmen abgesehen, in der Lage, ohne private Motorfahrzeuge mit einem vertretbaren zeitlichen Aufwand einen Anschluss an ein öffentliches Verkehrsmittel zu erreichen. Für Bewohner abgelegener und vor allem gebirgiger Regionen ist dies sehr oft nicht der Fall, da solche Gebiete durch öffentliche Verkehrsmittel nur sehr unzureichend erschlossen werden. Viele Bewohner abgelegener Einzelhöfe sind heute auf private Verkehrsmittel angewiesen. Sie alle, insbesondere aber ältere und gehbehinderte Leute, würden durch ein Sonntagsfahrverbot für private Motorfahrzeuge ihrer Mobilität beraubt. Dies hätte weitreichende Konsequenzen: Die schon heute vielfach benachteiligten Bewohner abgelegener Wohnstätten und Siedlungen in Gebirgsregionen würden vom persönlichen Kontakt mit Leuten ausserhalb ihrer Wohnstätten während der Fahrverbotszeit weitgehend ausgeschlossen. Zudem würden in ländlichen Gebieten kulturelle, sportliche und ähnliche Veranstaltungen an den Verbotssonntagen erschwert oder gar verunmöglicht. Demgegenüber wäre die städtische Bevölkerung dank eines dichten öffentlichen Verkehrsnetzes in der Lage, ein breites Angebot an Unterhaltungs- und Erholungsmöglichkeiten in der Stadt und ihrer näheren Umgebung in Anspruch zu nehmen. Das Attraktivitätsgefälle zwischen Agglomerationen und Randgebieten würde noch verstärkt.

633 Wirtschaftliche Benachteiligung abgelegener Regionen

Eine zweckmässige Verkehrserschliessung ist, neben andern Standortfaktoren, massgebend für die wirtschaftliche und damit bevölkerungsmässige Entwicklung jeder Region. Abgelegene Regionen verfügen durchwegs nur über eine schwache öffentliche Verkehrs-Infrastruktur. In solchen Gebieten gewährleistet die Strasse die unerlässliche Verkehrserschliessung.

Randgebiete, insbesondere im Gebirge, sind Agrarregionen ohne massgebliche gewerblich-industrielle Wirtschaftsbasis. Die Landwirtschaft ist aber in diesen

Gebieten nicht in der Lage, den Bewohnern existenzsichernde Einkünfte zu gewährleisten. Touristische Einrichtungen, wie Gaststätten, Hotels, Souvenirläden, Sportbahnen, Skilifte usw., bilden eine unerlässliche Ergänzung der Wirtschaftsbasis solcher Regionen. Viele Landwirte im Berggebiet können ihre landwirtschaftlichen Heimwesen nur weiter bearbeiten, weil sie bei touristischen Einrichtungen temporär, insbesondere an Wochenenden, einen Zusatzverdienst erzielen können.

Sportbahnen, Ausflugsrestaurants usw. verdanken ihre wirtschaftliche Existenz überwiegend den Wochenendbesuchern. Die Zahl der Gäste, die im Naherholungsverkehr an Wintersonntagen zum Beispiel das Berner Oberland besuchen, steht zur entsprechenden Zahl der Gäste an Winterwerktagen im Verhältnis 70:30. Im Sommer sind die Unterschiede weniger krass; doch liegen auch hier die Sonntagsfrequenzen 10–20 Prozent über jenen der Werktage. Für die Wirtschaft der meisten Erholungsgebiete ist der Naherholungs-Verkehr von grosser, vielfach entscheidender Bedeutung.

Sonntagsfahrverbote hätten starke zeitliche und regionale Verschiebungen der Nachfrage zur Folge. Gebiete, die nicht am öffentlichen Verkehrsnetz liegen, müssten an jedem vierten Sonntag in Kauf nehmen, dass sehr viele Gäste ausbleiben. Für Regionen mit ohnehin schwacher Wirtschaftsbasis könnte dies verheerende Auswirkungen haben. Von den zu erwartenden Verkehrsverlagerungen könnten Gebiete mit fehlenden Beherbergungsmöglichkeiten nicht in genügendem Masse profitieren, um die Nachfrageeinbussen der Fahrverbotssonntage auszugleichen.

Andere Gebiete, hauptsächlich agglomerationsnahe Gebiete mit guter Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel, würden von den Verlagerungen des Wochenendtourismus profitieren. Da die Förderung der wirtschaftlich schwachen Regionen durch Bund und Kantone zu den erklärten Zielen der schweizerischen Wirtschaftspolitik gehört, müsste die Nachfrageverlagerung von wirtschaftlich schwachen in wirtschaftlich ohnehin schon starke Gebiete bedauert werden. Jahrzehntelange Bemühungen für die Schaffung und Erhaltung einer ausreichenden Wirtschaftsbasis in den Berggebieten würden beeinträchtigt.

634 Benachteiligung bestimmter Wirtschaftszweige

Die Auswirkungen von Fahrverbotssonntagen auf die verschiedenen Wirtschaftszweige wären ähnlich wie diejenigen auf die Regionen. Einzelne Branchen, wie das Fremdenverkehrsgewerbe, touristische Bahnen und Einrichtungen, private Personentransportunternehmungen, Teile des Tankstellengewerbes usw., würden einseitig benachteiligt.

Der Individual-Binnenverkehr ist in unserem Land an Wochenenden sehr gross. Dies bestätigen die Ergebnisse einer Repräsentativumfrage über den Wochenend-

ausflugsverkehr im Sommer 1972 und im Winter 1972/73, die im Auftrage des Stabes der GVK-CH durchgeführt worden ist. Danach verlassen an einem Wochenende zwischen 1,3 und 2,6 Millionen Personen ihren Wohnort für einen Ausflug. Das entspricht einem bis zwei Fünfteln der Bevölkerung unseres Landes. 63 Prozent der Ausflüge beschränken sich auf den Sonntag, 19 Prozent auf den Samstag und nur 18 Prozent dauern zwei oder mehr Tage. Die wichtigsten Motive für Wochenendausflüge sind Besuche von Verwandten und Bekannten, Spazieren, Wandern, Sport (Skifahren, Schwimmen usw.), Ruhe und Ausspannen, auswärts Essen usw. Der Wochenendverkehr wickelt sich also zum grössten Teil am Sonntag ab, und zwar zu rund 80 Prozent mit privaten Verkehrsmitteln.

Die wirtschaftlichen Auswirkungen des Wochenendverkehrs auf das Gastgewerbe, die Hotellerie sowie die Sport- und Erholungseinrichtungen lassen sich nicht zahlenmässig errechnen, weil Angaben über das Konsumverhalten der Wochenendausflügler fehlen. Fest steht jedoch, dass ein dichtes Netz von Gaststätten, Hotels, Souvenirläden und weiteren Dienstleistungsbetrieben entlang der Hauptkanäle des motorisierten Wochenendverkehrs einen wesentlichen Teil ihres Umsatzes am Wochenende erzielen.

Dies trifft gleichermaßen für gastgewerbliche Betriebe, touristische Einrichtungen und Spezialverkehrsmittel (Seilbahnen, Skilifte usw.) in den Zielgebieten zu. Die Kapazität der touristischen Einrichtungen in den Ferien- und Naherholungsgebieten übersteigt den Bedarf aufgrund der Fremdenbetten im Ort beträchtlich; sie wird in der Regel nur in Spitzenzeiten, also an Wochenenden und während der Weihnachts- und Osterferien ausgenützt. Der Wochenendausflugsverkehr, insbesondere der Sonntagsverkehr, stellt einen wesentlichen Teil der Nachfrage dar und ist für die betroffenen Branchen von ausschlaggebender Bedeutung.

Entsprechend nachhaltig wären denn auch die zu erwartenden wirtschaftlichen Auswirkungen von zwölf Fahrverbotssonntagen auf die vom Touristenverkehr abhängigen Wirtschaftszweige. Die auf den Spitzenbedarf an Wochenenden ausgerichteten Kapazitäten der Touristikeinrichtungen würden jeden Monat an einem Wochenende infolge des Verkehrs- und damit Besucherrückgangs nur noch ungenügend ausgenützt. Besonders stark betroffen würden davon gastgewerbliche Betriebe und touristische Spezialverkehrsmittel, die nicht am öffentlichen Verkehrsnetz liegen.

Eine Verlagerung der Ausflüge auf die Sonntage ohne Fahrverbote könnte für den Fremdenverkehr das Problem der Über- bzw. Unterkapazitäten noch verstärken. Die Nachfrageerhöhung an jeweils drei Sonntagen pro Monat könnte die Branche zwingen, die Kapazitäten der Touristikeinrichtungen auszubauen mit der Konsequenz, dass die an einem Viertel aller heutigen Spitzenzeiten ungenügende Auslastung umso ausgeprägter wäre.

Eine Verschiebung der Nachfrage auf Unterhaltungs- und Erholungsmöglichkeiten in der Stadt und ihrer nähern Umgebung würde ein verändertes Angebot be-

dingen und damit ebenfalls Strukturprobleme hervorrufen. Beispielsweise müssten vermutlich vermehrt Erholungseinrichtungen in Agglomerationsnähe erstellt werden. Wenn auch längerfristig der Erholungswert der Städte und der stadtnahen Gebiete dadurch verstärkt würde, wäre doch zu befürchten, dass die Kapazitäten der zu schaffenden Erholungseinrichtungen an Sonntagen ohne Fahrverbote nur ungenügend genutzt würden. Sowohl Über- wie Unterkapazitäten (an gewissen Sonntagen in den städtischen Naherholungsgebieten, an andern in den Fremdenverkehrsgebieten) sind nachteilig: Sie bedeuten soziale Kosten, sind also gesamtwirtschaftlich mit einer Wohlstandseinbusse verbunden.

Ein Teil der Automobilisten würde die Sonntagsfahrten nicht verschieben, sondern die Ausflüge mit öffentlichen Verkehrsmitteln machen. Das Ausmass dieser – positiv zu wertenden – Verkehrsverlagerung darf aber nicht überschätzt werden. Die Bereitschaft, auf ein öffentliches Verkehrsmittel umzusteigen, dürfte wegen der Gepäckprobleme (z. B. Skis und Skischuhe), der Abhängigkeit vom Fahrplan und dem mangelnden Komfort gering sein. Zudem werden die Zielgebiete des Wochenendverkehrs durch öffentliche Verkehrsmittel vielfach nur ungenügend oder gar nicht bedient.

Nicht nur die Touristikbranche, auch die schweizerischen Luftverkehrsgesellschaften sowie unsere Flughäfen (Verbot der Charterflüge; Beeinträchtigung des Geschäftsverkehrs) bekämen die Folgen der motorfahrzeugfreien und motorflugzeugfreien Sonntage langfristig zu spüren. Die infolge der Schliessung der Grenzen unausweichliche Umlenkung internationaler Verkehrs- und Touristenströme hätte eine Beeinträchtigung der Stellung der Flughäfen zur Folge.

635 **Benachteiligung bestimmter sozialer Schichten**

Sonntagsfahrverbote richten sich, wie eine Repräsentativumfrage des Institutes für Fremdenverkehr und Verkehrswirtschaft an der Hochschule St. Gallen ergeben hat, nicht nur gegen einzelne Gegenden oder Wirtschaftszweige, sondern auch gegen bestimmte Schichten der Bevölkerung. Das Ausflugsbedürfnis der Bevölkerung ist stark von der effektiven Wohnsituation abhängig. Der «Zwang zum Wegfahren» ist z. B. für Bewohner von Wohnblöcken viel stärker als für solche von Vorstadt-Einfamilienhäusern. Hochhausbewohner machen ungefähr 30 Prozent mehr Ausflüge als Bewohner von Einfamilienhäusern. Vielen Bewohnern von Wohnblocks würde ein Sonntagsfahrverbot jedoch verunmöglichen, einen Ausflug zu unternehmen, weil sie es sich finanziell nicht leisten könnten, für ihren Familienausflug öffentliche Verkehrsmittel und nicht das eigene Auto zu benötigen.

Demgegenüber wären wohlhabendere Bevölkerungsschichten, die das Wochenende in Hotels oder Ferienwohnungen verbringen können, begünstigt. Sie könnten die Autofahrten von und zu den Ferienzentren oder den Ferienwohnungen

vor und nach der Fahrverbotszeit absolvieren und würden durch ein Sonntagsfahrverbot kaum betroffen.

636 Erschwerung der Durchführung von Veranstaltungen

Kulturelle, sportliche und ähnliche Veranstaltungen können nur durchgeführt werden, wenn die aktiven Teilnehmer und das Publikum in der Lage sind, den Veranstaltungsort mit einem vertretbaren zeitlichen und finanziellen Aufwand (Übernachtungen) zu erreichen und von dort wieder nach Hause zurückzukehren. An Fahrverbotssonntagen wäre dies in Agglomerationen einigermaßen möglich, in ländlichen Gegenden mit unzureichender oder gar fehlender öffentlicher Verkehrsbedienung aber beinahe ausgeschlossen. Damit würde der ganze schweizerische Sportbetrieb gestört. An den fahrverbotsfreien Sonntagen ergäbe sich notgedrungen eine Häufung von Veranstaltungen, die sich gegenseitig, und zwar bezüglich der Teilnehmer wie der Zuschauer, konkurrenzieren würden. Internationale Veranstaltungen, bei denen die Termine sehr oft von internationalen Verbänden vorgeschrieben werden, könnten, falls sie auf den zweiten Sonntag eines Monats fallen würden, in der Schweiz kaum mehr durchgeführt werden.

637 Beeinträchtigung des Rufes der Schweiz als Reiseland

Die Schweiz ist dank ihrer Naturschönheiten und eines qualitativ hochstehenden Fremdenverkehrsgewerbes ein klassisches Reiseland, das jedes Jahr von Millionen erholungssuchender Ausländer besucht wird. Durch ein Verbot der Benützung privater motorisierter Verkehrsmittel an zwölf Sonntagen im Jahr würde dieser Ruf erheblich beeinträchtigt. Die Besucher unseres Landes – an Sonntagen fahren durchschnittlich rund 100 000 ausländische Fahrzeuge in die Schweiz ein – würden es zweifellos nicht verstehen, wenn wir an zwölf Sonntagen pro Jahr die Grenzen für Privatfahrzeuge schliessen würden.

638 Gefahr von Retorsionsmassnahmen durch Nachbarstaaten bei einer Sperrung der schweizerischen Transitrouten

Dank ihrer geographischen Lage ist die Schweiz eine zentrale Plattform für den Verkehr zwischen Nord- und Südeuropa, namentlich zwischen Italien und den nördlichen EWG-Staaten. Schon seit Jahrhunderten ist sie das klassische Transitland Europas. Die Schweiz hat der Tatsache, dass sie immer freie Transitwege bieten konnte, weitgehend die Respektierung ihrer Souveränität (so während des letzten Weltkrieges) zu verdanken. Unsere Stellung in Europa beruht auch heute massgeblich auf dieser Tatsache.

Die Schweiz ist als Binnenland daran interessiert, dass sie auf dem Verkehrssektor in keiner Weise diskriminiert wird. Sie darf daher keinsfalls selber ein Präju-

diz liefern. Gerade dies würde sie aber mit Fahrverbotssonntagen tun. Auch bei bestmöglicher Information der Touristen könnte nicht vermieden werden, dass ausländische Fahrzeuge an den Grenzübergängen in grosser Zahl zurückgewiesen werden müssten, fahren doch z. B. in den Hauptreisemonaten an Sonntagen allein im Raume Basel bis zu 45 000 Motorfahrzeuge in die Schweiz ein. Fahrverbotssonntage würden die Gefahr von Retorsionsmassnahmen heraufbeschwören.

639 **Notwendigkeit eines umfangreichen Kontrollapparates**

Bei der Durchführung der drei Fahrverbotssonntage im Jahre 1973 war der erforderliche Kontrollaufwand gering. Bei zwölf in der Verfassung festgelegten motorfahrzeugfreien und motorflugzeugfreien Sonntagen wäre die Situation jedoch grundlegend anders. Eine beträchtliche Minderheit, die durch die Fahrverbote in ihrer wirtschaftlichen Existenz beeinträchtigt würde, aber auch alle jene, welche die polizeirechtlichen Verbote als unerträglichen Eingriff in die persönliche Freiheit ablehnen, könnten nur mit übermässigen und straffen Kontrollmassnahmen zur Einhaltung der Fahrverbote gezwungen werden. Ein grosser Polizeieinsatz wäre also Voraussetzung für die Durchführung der Vorschriften.

Auch die Kontrolle an den Grenzübergängen würde Probleme aufwerfen. Anders als im Jahre 1973, als unsere Nachbarstaaten ebenfalls Fahrverbote verfügt hatten, müssten Kontrollorgane an den grossen wie an den kleinen Grenzübergängen verhindern, dass private ausländische Motorfahrzeuge in die Schweiz einfahren.

Besondere, kaum lösbare Schwierigkeiten ergäben sich auf den Grenzgewässern. Die Durchsetzung des Fahrverbotes auf den als schweizerisches Hoheitsgebiet beanspruchten Flächen der Grenzgewässer liesse sich nur mit einem Grosseinsatz der Wasserpolizei verwirklichen.

7 **Personalbedarf für den Vollzug der Ausführungsvorschriften und die Erteilung von Ausnahmegewilligungen**

Beim geltenden Sonntags- und Nachtfahrverbot für schwere Motorwagen zum Gütertransport erteilt der Standortkanton oder der Kanton, wo die bewilligungspflichtige Fahrt beginnt, Ausnahmegewilligungen mit Gültigkeit für die ganze Schweiz. Für Fahrzeuge des Bundes und Gesuche aus dem Ausland ist die Eidgenössische Polizeiabteilung zuständig.

Für den Vollzug der Ausführungsvorschriften für die Sonntagsfahr- und -flugverbote würde sich eine ähnliche Regelung aufdrängen. Im Jahre 1973 organisierten die grösseren Kantone an den drei Fahrverbotssonntagen jeweils einen Pikett-

dienst, um die Ausnahmegesuche zu prüfen. Bei langfristig wiederkehrenden Fahrverboten, die auch in den Hauptreisemonaten gelten sollen, müssten wesentlich mehr Ausnahmegesuche geprüft werden, als dies 1973 der Fall war. Auch kleinere Kantone könnten unter Umständen gezwungen werden, einen Pikettendienst einzurichten.

Die mit dem Vollzug der Vorschriften für Strassenfahrzeuge beauftragte Bundesstelle hätte die einheitliche Auslegung der Vorschriften zu gewährleisten, den Vollzug durch die Kantone zu überwachen und über Gesuche aus dem Ausland zu entscheiden. Auch bei der Bundesverwaltung müsste an Wochenenden ein Pikettendienst eingerichtet werden, weil viele Gesuche erfahrungsgemäss sehr kurzfristig eintreffen.

8 Volkswirtschaftliche Gesamtbeurteilung

Der Tourismus bildet einen Eckpfeiler der schweizerischen Volkswirtschaft. Der Aktivsaldo der Fremdenverkehrsbilanz erreichte 1975 rund 2,5 Milliarden Franken. Unser Land ist mit seinen vielen Naturschönheiten auf engstem Raum als Ferien- und Reiseland besonders prädestiniert. Während Jahrzehnten sind denn auch Ferien- und Naherholungszentren mit einer breit gefächerten Infrastruktur aufgebaut worden. Infolge der klimatischen Verhältnisse können aber viele spezialisierte Touristikeinrichtungen (Skilifte, offene Bäder usw.) jeweils nur während weniger Monate betrieben bzw. benützt werden. Vorschriften, die unmittelbar eine Senkung der Nachfrage nach den Dienstleistungen des Fremdenverkehrsgewerbes bewirken (indem sie Schweizern und Ausländern verunmöglichen, Ferien- und Naherholungsgebiete beliebig aufzusuchen) und mittelbar geeignet sind, die Touristenströme von unserem Lande fernzuhalten, hätten erst zu nehmende Folgen für das Fremdenverkehrsgewerbe und für die gesamte Volkswirtschaft.

9 Abschliessende Wertung der Initiative

Die von den Initianten vorgeschlagene Verfassungsänderung bezweckt eine Verbesserung des Umweltschutzes, eine Hebung der Lebensqualität und die Einsparung von Energie. Die mit den Fahrverboten erzielbaren Energieeinsparungen wären jedoch nur von untergeordneter Bedeutung. Die Lebensqualität durch einschneidende polizeirechtliche Zwangsmassnahmen heben zu wollen, ist fragwürdig. Eine positiv zu wertende Verbesserung des Umweltschutzes kann und soll durch ein ausgewogenes Umweltschutzgesetz, eine zweckmässige Raumplanung, Lärm- und Abgasvorschriften für Motorfahrzeuge, vor allem aber durch Rücksichtnahme auf Mitmensch und Umwelt erreicht werden. Den relativ geringen Vorteilen der von den Initianten vorgesehenen Fahr- und Flugverbotssonntage

stehen erhebliche Nachteile gegenüber: Bewohner und Wirtschaft abgelegener Regionen würden in starkem Mass benachteiligt, ebenso gesamtschweizerisch bestimmte Wirtschaftszweige. Das Fremdenverkehrsgewerbe und damit die gesamte Volkswirtschaft müssten mit ernstzunehmenden Folgen rechnen. Durch den Eingriff in die persönlichen Freiheitsrechte, der mit den in der Initiative vorgesehenen Verboten verbunden wäre, würden namentlich jene sozialen Schichten betroffen, bei denen das Ausflugsbedürfnis zufolge der Wohnsituation besonders gross ist. Insgesamt betrachtet überwiegen die Nachteile der Initiative deren Vorteile in so starkem Mass, dass sie als ein nicht gangbarer Weg zu an und für sich erstrebenswerten Zielen abgelehnt werden muss.

Für die Prüfung der Frage, ob ein Gegenvorschlag auszuarbeiten ist, gelten im wesentlichen die gleichen Überlegungen.

Es wäre an sich möglich, in einem Gegenvorschlag eine kleinere Zahl von Fahrverbotssonntagen vorzusehen. Dadurch könnten die negativen Auswirkungen insgesamt abgeschwächt werden. Die wirtschaftlichen Folgen für das Fremdenverkehrsgewerbe liessen sich sodann spürbar vermindern, wenn die Verbotssonntage in den Hauptreisemonaten wegfielen. Die übrigen Nachteile der Verbote blieben jedoch im wesentlichen bestehen. Ihre Vorteile wären, wenn die Zahl der Fahrverbotssonntage herabgesetzt oder die Verbote auf verkehrssarme Monate beschränkt würden, entsprechend geringer. Das Ungleichgewicht von Nachteilen und Vorteilen bliebe deshalb bestehen.

Denkbar wäre auch ein Gegenvorschlag, der die Fahrverbote auf Strassenfahrzeuge (evtl. mit gleichzeitiger Reduzierung der Zahl der Fahrverbotssonntage) beschränken würde. Bei Ausklammerung der Schiffe und Flugzeuge könnten die Verbote leichter durchgeführt werden, weil viele internationale Verträge nicht gekündigt werden müssten. Ferner würden die nur schwer lösbaren Schwierigkeiten der Durchsetzung auf den Grenzgewässern – insbesondere auf dem Bodensee – nicht bestehen. Im übrigen würden aber die Nachteile der Fahrverbotssonntage nicht beseitigt.

Wie wir in unserer Antwort auf die Kleine Anfrage Zwyzgart vom 29. Januar 1974 ausgeführt haben (vgl. Ziff. 21), erachten wir Sonntagsfahrverbote in normalen Zeiten als grundsätzlich nicht vertretbar, obwohl wir für die Beweggründe, die solchen Vorstössen zugrunde liegen, Verständnis haben.

(Entwurf)

Bundesbeschluss
über die Volksinitiative «für 12 motorfahrzeugfreie und
motorflugzeugfreie Sonntage pro Jahr»

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Prüfung der am 30. Mai 1975 eingereichten Volksinitiative «für 12 motorfahrzeugfreie und motorflugzeugfreie Sonntage pro Jahr»¹⁾,

nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 25. Mai 1977²⁾,

beschliesst:

Art. 1

¹ Die Volksinitiative «für 12 motorfahrzeugfreie und motorflugzeugfreie Sonntage pro Jahr» vom 30. Mai 1975 wird der Abstimmung von Volk und Ständen unterbreitet.

² Die Volksinitiative verlangt die Ergänzung der Bundesverfassung durch einen Artikel 37^{quater} mit folgendem Wortlaut:

Art. 37^{quater} (neu)

¹ Am zweiten Sonntag jedes Monats ist im ganzen Hoheitsgebiet der Schweiz jeglicher private Motorfahrzeugverkehr und Motorflugzeugverkehr (inklusive Fahrzeuge mit Hilfsmotor) zu Lande, zu Wasser und in der Luft untersagt, und zwar jeweils von Sonntag 03.00 Uhr bis Montag 03.00 Uhr.

¹⁾ BBI 1975 II 436

²⁾ BBI 1977 II 1065

² Der Bundesrat bestimmt die Ausnahmen von diesem Verbot, sowohl in bezug auf die Fahrberechtigung Privater, wie auch in bezug auf die zeitliche Verschiebung dieser Sonntage.

Art. 2

Volk und Ständen wird die Verwerfung der Volksinitiative beantragt.

Botschaft über die Volksinitiative «für 12 motorfahrzeugfreie und motorflugzeugfreie Sonntage pro Jahr» Vom 25. Mai 1977 77.046

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1977
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	28
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	77.046
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.07.1977
Date	
Data	
Seite	1065-1092
Page	
Pagina	
Ref. No	10 047 102

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.