

ne weiteres zu verfügen. Im Zweifelsfall, wenn wir Prioritäten setzen müssen, ist es klar, dass wir die Schuleinrichtungen in den Vordergrund stellen und finanzieren und Turnhallen der zweiten Priorität zuordnen. Das ist doch auch unter dem Gesichtspunkt der Berufsbildung vernünftig. Das ist ganz einfach die Situation. Wenn Sie mir das nicht glauben, bitte ich Sie, sich mit Kantonsregierungen in dieser Frage in Verbindung zu setzen, Herr Waldner.

Abstimmung – Vote

Für die Ueberweisung des Postulates	43 Stimmen
Für den Antrag Waldner	25 Stimmen

Schluss der Sitzung um 19.45 Uhr
La séance est levée à 19 h 45

Fünfte Sitzung – Cinquième séance

Donnerstag, 22. September 1977, Vormittag

Jeudi 22 septembre 1977, matin

8.00 h

Vorsitz – Présidence: Frau Blunsky

77.046

Motorfreie Sonntage. Volksinitiative Dimanches sans véhicules à moteur. Initiative populaire

Botschaft und Beschlussentwurf vom 25. Mai 1977 (BBl II, 1065)
Message et projet d'arrêté du 25 mai 1977 (FF II, 1029)

Anträge siehe Seiten 1110 und 1111 hiernach
Propositions voir pages 1110 et 1111 ci-après

76.225

Parlamentarische Initiative (Jaeger). Autofreie Sonntage Initiative parlementaire (Jaeger). Interdiction de circuler certains dimanches

76.463

Motion Aubert. Zwölf autofreie Sonntage Douze dimanches par année sans circulation à moteur

Initiative Jaeger

Herr **Fontanet** unterbreitet namens der Kommission den folgenden schriftlichen Bericht:

- Am 20. September 1976 reichte Herr Nationalrat Jaeger eine Einzelinitiative in Form eines ausgearbeiteten Entwurfs ein, in welcher er ein Sonntagsfahrverbot für Motorfahrzeuge an mindestens acht Sonntagen im Jahr verlangte.
- An ihrer Sitzung vom 16. August 1977 behandelte die Kommission die parlamentarische Initiative zusammen mit der Volksinitiative «für 12 motorfahrzeugfreie und motorflugzeugfreie Sonntage pro Jahr» (Burgdorfer Initiative). Sie hörte die Begründungen des Initianten und dreier Vertreter des Initiativkomitees an und führte eine allgemeine Aussprache durch. 7 Kommissionsmitglieder sprachen sich für, 11 gegen die Initiative von Herrn Jaeger aus.

Für die Einzelheiten wird auf den Anhang verwiesen:

- Text der parlamentarischen Initiative
- Begründung des Initianten
- Erwägungen der Kommission

3. Anträge

Im Falle der Annahme des Minderheitsantrags muss das Geschäft an die Kommission zur Ausarbeitung eines befürwortenden Berichts gewiesen werden.

Wortlaut der parlamentarischen Initiative Jaeger

Im Sinne von Artikel 21bis des Geschäftsverkehrsgesetzes beantrage ich folgende Aenderung im Schweizerischen Strassenverkehrsgesetz (SVG):

Art. 2 Abs. 2

Der Bundesrat verfügt ein Nacht- und Sonntagsfahrverbot für schwere Motorlastwagen zur Güterbeförderung sowie ein allgemeines Sonntagsfahrverbot für mindestens acht Sonntage im Jahr und bestimmt die Ausnahmen.

Texte de l'initiative parlementaire Jaeger

Conformément à l'article 21bis de la loi sur les rapport entre les conseils, je propose que la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) soit modifiée comme il suit:

Art. 2 al. 2

Le Conseil fédéral édictera une interdiction de circuler la nuit et le dimanche pour les voitures automobiles lourdes servant au transport de marchandises ainsi qu'une interdiction générale de circuler le dimanche pour huit dimanches au moins par an; il déterminera les exceptions.

Begründung des Initianten:

Nationalrat Jaeger begründete seine Initiative an der Kommissionssitzung vom 16. August 1977 als ersten Schritt zur Verbesserung der Lebensqualität. Die autofreien Sonntage sollen die Möglichkeit schaffen, in bezug auf das Verhältnis des Menschen zum Automobil umzudenken:

Das Auto macht zwar unabhängig, aber nur solange, als es nicht im Uebermass verwendet wird und dann zu Verkehrsstockungen führt. Ueberdies bedeutet die Mobilität, die das Auto verschafft, oft Flucht, Oberflächlichkeit und Isolation.

Das Auto macht nur in individualistischem Sinne frei. Für einen solidarischen Freiheitsbegriff bedeuten einige autofreie Sonntage keine Einschränkung, sondern einen Gewinn an Ruhe, sauberer Luft und lebenswerter Umwelt.

Die Initiative ist nach Ansicht ihres Autors nicht unsozial, weil den sozial Schwachen und den Bewohnern abgelegener Gegenden nicht mit Autos, sondern nur durch die Förderung des öffentlichen Verkehrs geholfen werden kann.

Die Initiative ist nach Nationalrat Jaeger auch wirtschaftlich tragbar, bringen doch acht autofreie Sonntage in Gegenden des Fremdenverkehrs einen Besucherverlust von bloss 1,5 bis 2 Prozent des Jahrestotals.

Der Initiant möchte mit seinem Vorschlag der Volksinitiative einen Gegenvorschlag gegenüberstellen, den die Burgdorfer Initianten anerkennen können. Die jungen Mitbürger sollten nicht enttäuscht werden. Auch die Umweltschutzorganisationen sind, wie der Initiant versichert, bereit, sich mit seinem Vorschlag zu begnügen.

Erwägungen der Kommission:

Die Kommissionsmehrheit hält – wie der Bundesrat in bezug auf die Volksinitiative – dafür, dass die Nachteile eines Sonntagsfahrverbotes dessen Vorteile überwiegen.

Eine Verminderung der Umweltbelastung, die Einsparung von Energie und die Vermeidung von Unfällen liesse sich nur beschränkt verwirklichen, da ein Teil des Verkehrs sich auf den Samstag, den Montag morgen und auf die verbotsfreien Wochenende verschieben würde. Um so schwerer wiegt die Beeinträchtigung der persönlichen Freiheit, die Benachteiligung abgelegener Regionen, des Fremdenverkehrsgewerbes und minderbemittelter sozialer Schichten.

Die Kommissionsmehrheit begrüsst zwar grundsätzlich den Gedanken der Förderung der Lebensqualität, doch erachtet sie es weder für möglich noch für zulässig, diese durch staatliche Verbote zu erzwingen. Zudem verletzt das Sonntagsfahrverbot auch das Solidaritätsprinzip, auf welches es sich stützen will: um in einigen Städten die Sonntagsruhe zu fördern, nimmt sie vielen Landgegenden das sonntägliche Leben und verwehrt den unteren Schichten den Sonntagsausflug, während die teurere Wochenendreise weiterhin möglich bleibt.

Als Fremdenverkehrsland kann die Schweiz es sich ferner nicht leisten, an etlichen Sonntagen pro Jahr ihre Grenzen für den privaten Motorfahrzeugverkehr zu schliessen. Die

wirtschaftliche Einbusse mag zwar statistisch gering sein, kann jedoch den einzelnen Betrieb hart und ungerecht treffen.

Die Ziele des Initianten lassen sich jedenfalls nicht durch punktuelle Massnahmen erreichen, wie sie die Sonntagsverbote darstellen, sondern bedürfen eines Gesamtkonzeptes auf dem Gebiete des Verkehrswesens und des Umweltschutzes.

Ungeklärt ist schliesslich auch die Frage der Verfassungsmässigkeit eines allgemeinen Sonntagsfahrverbotes. Sollte der Rat der Initiative Folge geben, so wäre diese zur Abklärung dieser Fragen an die Kommission zurückzuweisen. Die Kommissionsminderheit schliesst sich dem Initianten an. Zum einen geht es darum, die Urheber der Volksinitiative ernst zu nehmen und ihnen entgegenzukommen; zum anderen wird die Ressourcen-Verknappung, die früher oder später bevorsteht, uns besser vorbereitet treffen, wenn wir heute bereits einen Schritt tun.

*Anträge der Kommission des Nationalrates***Mehrheit****Ablehnung****Minderheit**

(Jaeger, Ammann-St. Gallen, Auer, Loetscher, Nauer, Riesen-Freiburg, Zwygart)

Zustimmung*Antrag Kaufmann*

Rückweisung an die Kommission zur Ausarbeitung eines Gegenvorschlages in folgendem Sinne:

Artikel 2 Absatz 2 SVG soll den Bundesrat beauftragen, ein Motorfahrzeug-Fahrverbot mindestens für den Eidgenössischen Bettag zu verfügen unter Gestattung der erforderlichen Ausnahmen.

*Propositions de la commission du Conseil national***Majorité****Rejet****Minorité**

(Jaeger, Ammann-Saint-Gall, Auer, Loetscher, Nauer, Riesen-Fribourg, Zwygart)

Adhésion*Proposition Kaufmann*

Renvoi à la commission en l'invitant à élaborer un contre-projet portant modification de l'article 2, 2e alinéa, de la loi sur la circulation routière en ce sens que le Conseil fédéral serait chargé d'édicter au moins pour le jour du Jeûne fédéral, une interdiction générale de circuler au moyen de véhicules à moteur et serait autorisé à fixer les dérogations nécessaires.

Motion Aubert*Wortlaut der Motion vom 7. Oktober 1976*

Die sogenannte «Burgdorfer Initiative» verlangt, dass für einen Sonntag im Monat jeder – Ausnahmen vorbehalten – private Motorfahrzeugverkehr zu Land, zu Wasser und in der Luft verboten wird. Die Initiative wurde am 30. Mai 1975 mit 115 000 Unterschriften eingereicht.

Diese Initiative findet guten Anklang, obwohl sie einige gesetzgeberische Fragen aufwirft. Sie gründet auf ökologischen Ueberlegungen: öffentliche Ruhe, Freiheit für Fussgänger und Radfahrer, zurück zur Natur – alles Werte, die man heute in den Begriff «Lebensqualität» fasst.

Die vorgeschlagenen Vorschriften jedoch stehen auf Gesetzesstufe. Wenn das Volksbegehren einen Verfassungsartikel einführen will, so nur darum, weil die Bürger über kein anderes Mittel verfügen, eine Aenderung von Bundesrecht durchzusetzen. Eine Gesetzesänderung wäre jedenfalls vorzuziehen und führte wahrscheinlich zum Rückzug der Initiative. Diese Aenderung könnte sich übrigens auf

den Verkehr zu Land beschränken, denn eine Ordnung für den Wasser- und den Luftverkehr ist nicht so dringend notwendig.

Der Bundesrat wird deshalb aufgefordert, der Bundesversammlung einen Aenderungsvorschlag 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.

Texte de la motion du 7 octobre 1976

Une initiative populaire, dite «Initiative de Berthoud» demande que soit interdite, un dimanche par mois, et sous réserve d'exceptions, toute circulation à moteur privée, sur terre, sur l'eau et dans l'air. Elle a été déposée le 30 mai 1975, avec 115 000 signatures.

Cette initiative, bien qu'elle pose quelques problèmes qui devront encore être résolus dans la loi, rencontre un écho favorable. Elle se fonde sur des considérations écologiques: tranquillité publique, liberté des piétons et des cyclistes, retour à la nature, autant de valeurs qu'on inclut aujourd'hui dans la notion de la «qualité de la vie».

Mais les règles qui sont proposées sont du niveau législatif. Si la demande tend à l'introduction d'un article constitutionnel, c'est parce que les citoyens n'ont pas d'autre moyen d'obtenir un changement du droit fédéral. Une révision législative serait toutefois préférable et entraînerait vraisemblablement le retrait de l'initiative. Cette révision pourrait d'ailleurs se limiter à la circulation sur terre, car la réglementation de la circulation sur l'eau et dans l'air est d'une nécessité moins pressante.

C'est pourquoi le Conseil fédéral est invité à soumettre à l'Assemblée fédérale un projet de révision de la loi sur la circulation routière, du 19 décembre 1958, qui corresponde au contenu de l'initiative de Berthoud, ou qui donne à la question qu'elle pose une réponse équivalente.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Akeret, Auer, Bauer, Baumgartner, Blum, Bratschi, Bundi, Egli-Winterthur, Fischer-Bremgarten, Friedrich, Ganz, Gerwig, Hubacher, Jaeger, König, Lang, Meier Werner, Morf, Müller-Zürich, Nauer, Oehen, Reiniger, Sausser, Schaffer, Schär, Schürch, Seiler, Spiess, Spreng, Welter, Zwygart (31)

Antrag Aubert

Die Motion Aubert wird nach Artikel 36 Absatz 4 des Geschäftsreglementes an eine Kommission überwiesen zur Prüfung, ob nicht ein Verbot des privaten Motorfahrzeugverkehrs an zwölf Sonntagen im Jahr versuchsweise durch einen befristeten allgemeinverbindlichen Bundesbeschluss eingeführt werden sollte.

Proposition Aubert

La motion Aubert est renvoyée à une commission, conformément à l'article 36, 4e alinéa, du règlement du Conseil national, pour qu'elle examine s'il y a lieu d'expérimenter l'interdiction de la circulation automobile individuelle, douze dimanches par an, par un arrêté de portée générale d'une durée limitée.

Allgemeine Beratung – Discussion générale

Präsident: Ich beantrage Ihnen, dass wir in der Eintretensdebatte gleichzeitig diese drei Geschäfte behandeln. Sie sind damit einverstanden.

M. Fontanet, rapporteur: L'initiative populaire postule que le deuxième dimanche de chaque mois toute circulation à moteur soit interdite en Suisse. Le Conseil fédéral recommande aux Chambres fédérales le «non», ce que fait également votre commission par 12 voix contre zéro et 6 abstentions.

L'initiative Jaeger, pour sa part, préconise huit dimanches d'interdiction au moins par année, uniquement sur terre. A

son propos, votre commission, par 11 voix contre 7, recommande également de ne pas entrer en matière.

Votre commission n'a pas traité la motion Aubert. Par contre, elle a longuement entendu les représentants de l'initiative de Berthoud qui lui ont laissé une excellente impression.

L'initiative populaire elle-même est relativement aisée à comprendre. Le deuxième dimanche de chaque mois, en principe, sur terre, sur l'eau et dans l'air, le grand silence dépollué, c'est-à-dire débarrassé des véhicules à moteur, s'établirait dès 3 heures du matin et jusqu'au lundi à 3 heures du matin, de Rorschach à Genève et de Chiasso à Bâle; seuls les véhicules des transports publics en commun: CFF, trams, autobus, avions de ligne – et non les vols charter – bateaux de compagnies publiques, pourraient circuler, mêlant leurs sifflements et autres bruits aux cris de joie modestes des familles et des enfants découvrant enfin la nature et la liberté de se promener à pied, même sur l'autoroute. Certaines exceptions sont prévues en cas d'urgence évidemment, pour les médecins, les pompiers, les taxis, etc.

Une première remarque s'impose. Ce résultat – l'interdiction de circuler certains dimanches – peut déjà être obtenu par l'effet de la loi. Il n'est pas indispensable qu'une initiative constitutionnelle soit ratifiée par le peuple et les cantons. En effet, l'article 2 de la loi sur la circulation routière, 1er alinéa, lettre b, permet au Conseil fédéral d'interdire temporairement sur tout le territoire suisse la circulation des véhicules automobiles ou de certaines catégories d'entre eux. Pour le trafic aérien, le Conseil fédéral dispose de compétences assez semblables sous réserve de conventions internationales assez nombreuses; par contre, en ce qui concerne la circulation sur les eaux, tel n'est pas le cas. La compétence est actuellement attribuée aux cantons, fort heureusement à mon avis. La Confédération n'a guère de compétence en matière aquatique, je le souligne, sauf du point de vue international.

Je parlais du grand silence dépollué qui s'établirait en Suisse un dimanche par mois; il procéderait de la recherche d'une meilleure qualité de la vie. Les auteurs de l'initiative écrivent en effet dans leur tract: «L'homme devient une bête traquée, la route a perdu sa signification antérieure comme lieu de rencontre».

Les auteurs de l'initiative ont été extrêmement francs. Pour eux, il ne doit pas y avoir d'exceptions à ce grand principe sauf celles que nous avons connues en 1973.

Ils admettent que certaines difficultés pourraient apparaître à l'application de l'initiative. Il existe en Suisse plusieurs routes intérieures internationalisées; la liberté de navigation est la règle sur les eaux internationales; les deux cinquièmes de la surface des eaux sont internationaux et l'on pourrait voir cette situation assez singulière en cas de succès de l'initiative: des canots à moteur germaniques sur le lac de Constance, des bateaux français sur le Léman, pouvant naviguer, lors des dimanches d'interdiction, sur les eaux de ces deux lacs et accoster aux rives helvétiques alors que les bateaux suisses devraient rester à quai. En ce qui concerne l'espace aérien, il n'est pas douteux que la liberté de survol de notre territoire est postulée par toute une série de conventions internationales et notamment celle relative à l'aviation civile de 1944, convention dite «de Chicago».

En l'occurrence, les auteurs de l'initiative admettent que son acceptation risque de provoquer certaines difficultés, mais ils pensent qu'il incombe à notre diplomatie de les résoudre. Sans doute, cela serait-il possible, sauf vraisemblablement en ce qui concerne quelques régions frontalières qui risqueraient alors de faire l'objet de mesures de rétorsion.

Les avantages de l'initiative sont évidents et indéniables: meilleur sommeil réparateur des fatigues de la semaine, protection accrue de l'environnement, resserrement des liens familiaux; les rues, les places, les quartiers retrouveraient une signification et redeviendraient des lieux de

rencontre; l'économie de carburants et d'énergie serait évidente; les dangers pour les vieillards, les piétons, les enfants seraient diminués bien qu'il faille convenir qu'en 1973, ce sommeil réparateur a été beaucoup plus perturbé le lundi matin à partir de 3 heures ou 4 heures sur les grands axes routiers, car nombre de nos concitoyens partis en week-end rentraient chez eux le lundi matin plutôt que le dimanche soir.

L'élimination du taux de pollution de l'air serait relativement insignifiante. Quant à l'économie d'énergie, elle serait infime: On calcule qu'elle ne dépasserait pas le 0,5 pour cent.

En ce qui concerne les avantages matériels, il apparaît évident que les CFF et les compagnies de transports publics en commun feraient alors de meilleures affaires.

Les auteurs de l'initiative reconnaissent d'ailleurs que leur initiative a ses avantages, relativement modestes mais que ce n'est pas vraiment le but qu'ils recherchent; elle vise à plus long terme. Il faut changer la vie, les habitudes, freiner la course de chacun, la bougeotte, diminuer la dépendance, l'aliénation à la machine... «Nous devons, disent-ils, chercher d'autres modes de vie, redécouvrir l'essentiel et renoncer au superflu, les dimanches sans voitures constitueront une occasion première de le faire, ils ne nous feront aucun mal, même si l'on affirme le contraire au début; bien au contraire, ils peuvent nous aider à retrouver une liberté véritable.»

Après les avantages, considérons les inconvénients. Il s'agit pour les auteurs de l'initiative de la recherche d'un certain bonheur et, comme le disait Aldous Huxley, «il est impossible d'avoir quelque chose pour rien, le bonheur il faut le payer.» Or ce bonheur-là, comment le paierait-on?

Tout d'abord par une atteinte certaine à la liberté individuelle. Cette atteinte est évidente, elle est globale, elle est extrême. Il est vrai que toute norme de comportement imposée par la loi est en elle-même contraignante et porte préjudice à la liberté de chacun. Cependant, chaque fois, la norme doit être justement proportionnée; on oppose la liberté des piétons, des vélocipédistes à celle des automobilistes sans songer que les piétons sont en même temps souvent automobilistes et généralement aussi des vélocipédistes. En outre, cette conquête de douze dimanches par année sans voitures serait une conquête bien illusoire pour les piétons puisqu'en réalité la loi doit protéger les piétons 365 jours et non pas douze par an. L'atteinte à la liberté individuelle qu'implique l'initiative populaire est trop massive, globale et, à notre avis, guère supportable. A ce propos, les auteurs de l'initiative montrent d'ailleurs le bout de l'oreille lorsqu'ils écrivent: «Peut-on parler sérieusement de liberté lorsque des dizaines de milliers de familles estiment qu'elles doivent chaque dimanche effectuer le trajet en voiture obligatoire que leur impose la société?» En réalité, les auteurs de l'initiative cherchent le moyen de nous faire comprendre que nous ne sommes pas libres, même si nous usons de notre liberté d'aller en voiture le dimanche; il nous faut selon eux acquérir un nouveau sens de la liberté en étant empêchés en tant qu'automobilistes d'utiliser notre voiture!

C'est là évidemment un rude débat d'idée.

Mais passons au préjudice plutôt matériel que peut apporter l'initiative.

Le préjudice serait certain, peut-être mal quantifiable, pour les habitants des régions dites éloignées notamment de montagne, comme l'Oberland, le Napf, les Grisons ou le Jura. On condamnerait les gens qui habitent dans ces régions mal desservies par les transports en commun à rester chez eux de peur que les habitants des villes ne viennent jusqu'à eux. Comment se débrouillerait-on alors dans ces localités, où la population est dispersée, pour organiser des manifestations culturelles, ou sportives, et même les tirs militaires? A notre sens, l'initiative a pour conséquence une marginalisation encore plus accentuée des régions les plus déshéritées de notre pays.

Quant au préjudice économique, il est quantifiable. Les auteurs de l'initiative l'ont admis franchement: pour les

petites stations de ski mal desservies par les transports en commun, pour les modestes stations estivales, pour nombre de sympathiques petits restaurants de campagne, le dommage serait considérable, et pour certains d'entre eux, voire, catastrophique. «... Dans ce contexte, on peut se demander si quelques intérêts privés doivent l'emporter sur le bien-être de l'ensemble de la population. Le citoyen qui fait preuve d'une certaine conscience sociale répondra résolument non...» Les auteurs de l'initiative – je les cite – ont dit qu'il faudrait, effectivement, que la Confédération prenne des mesures en faveur de ces régions éloignées qui subiraient un préjudice économique du fait de l'instauration des dimanches sans voiture.

Quant au tourisme, pour la Suisse qui est un pays de tourisme par excellence, qu'en serait-il? Le tourisme apporte à notre pays, chaque année approximativement, selon les statistiques de 1975, 5,5 milliards de francs. Il y a, en Suisse, 260 000 personnes qui vivent du tourisme. Il faut distinguer entre le tourisme intérieur et le tourisme étranger.

Le tourisme intérieur est facile à déterminer; chaque fin de semaine, de 1,3 à 2,6 millions de Suisses partent se reposer ou se distraire dans la nature et les deux tiers de ces concitoyens le font, pour des raisons vraisemblablement économiques, uniquement le dimanche. Quatre personnes sur cinq se déplacent au moyen de leur véhicule personnel. Il n'est pas douteux que le flot des touristes intérieurs serait largement diminué les dimanches sans voiture. Dans les régions touristiques de notre pays, il n'est pas possible d'imaginer que, chaque dimanche, un million et demi de Suisses soient transportés par les transports en commun ou, à tout le moins, ils ne le seraient que vers des régions bien desservies. Le déséquilibre entre régions touristiques riches, celles proches des agglomérations ou celles bien desservies par les transports en commun, s'accroîtrait à l'encontre des régions touristiques relativement pauvres, éloignées des transports en commun et des agglomérations.

Quant au tourisme étranger, on a calculé que, chaque dimanche, approximativement 100 000 véhicules se présentaient à nos frontières. Interrogés sur la solution à trouver, les auteurs de l'initiative ont répondu franchement ce qui suit: ou bien les étrangers s'arrêteraient à la frontière, laisseraient leur voiture sur territoire étranger et pénétreraient à pied dans ce pays qui aurait un attrait supplémentaire en devenant un parc national à l'échelle de la Suisse entière... ou bien, pour ceux qui veulent traverser la Suisse, on organiserait des convois de chemins de fer transportant les voitures de Bâle à Chiasso, et les CFF feraient de bonnes affaires. Ou bien les étrangers ne viendraient pas chez nous, ce serait tant pis pour eux... Ils n'ont pas ajouté que ce serait aussi tant pis pour nous!

En fait, l'initiative comporte un autre inconvénient qui est relativement grave du point de vue social. L'initiative, élitiste, non dans son idée, non dans son esprit, mais dans ses conséquences. L'employé modeste, la personne chargée de famille, l'ouvrier, qui a épargné pour acheter un véhicule à moteur, qui n'habite pas dans une villa ou dans un bel appartement insonorisé, mais dans un bloc locatif où il souffre du bruit, celui-là sera condamné, car il ne part que le dimanche, il ne part pas le week-end car il n'a pas de résidence secondaire, il sera condamné un dimanche par mois, soit à se promener autour de son bloc de maisons, soit à prendre le tram ou le train en famille – aller faire du ski avec quatre enfants en partant d'un faubourg, avec tout le fourniment et avec, de surcroît, les correspondances, la démonstration est vite faite. Il sera peut-être voué à la vision glorieuse des autoroutes où crissent les pneus des bicyclettes, mais il sera encore plus défavorisé, il sera puni pratiquement. Tandis que nous pourrions peut-être continuer à partir pendant tout un week-end, quitte à ne rentrer que le lundi matin car nous disposons vraisemblablement de résidences secondaires, à moins que nous ne restions chez nous, dans nos villas ou nos appartements luxueux et insonorisés. Les inégali-

tés sociales qui existent déjà seront en fait accentuées par l'initiative.

En conclusion, cette initiative est certes sympathique mais elle poursuit maladroitement des buts qui sont parfaitement valables. Les inconvénients l'emportent très largement sur les avantages, que ce soit d'ailleurs pour l'initiative populaire ou pour l'initiative législative de M. Jaeger. Il est vrai que 115 000 personnes ont signé cette initiative, ce sont pour la plupart de jeunes citoyens, ils l'ont fait dans l'enthousiasme des trois dimanches sans voiture de l'automne 1973. Ces trois dimanches ont apporté la fête, la fête pendant un, deux, trois dimanches, pour les piétons qui redécouvraient la liberté de se promener dans les rues presque sans véhicules à moteur. Mais aujourd'hui, il s'agit d'établir ou non obligatoirement la fête chaque deuxième dimanche par mois, pendant toute l'année, et de façon constitutionnelle ou législative. Ce n'est plus la fête dès qu'elle devient obligatoire et régulière.

Pour être réaliste, équitable à l'égard d'une partie de nos concitoyens qui vivent du tourisme et qui vivent dans des régions éloignées, je pense qu'il faut dire non à cette initiative, de même qu'à celle de M. Jaeger. C'est après tout au peuple bien informé, aux cantons bien informés, à dire ce qu'ils veulent. Si le peuple suisse veut s'auto-mutiler, au sens propre et au sens figuré, c'est son affaire; c'est lui qui prendra ses responsabilités, car parmi les 2 200 000 détenteurs de véhicules à moteur, il y a vraisemblablement tout autant de citoyens, parmi les 1 700 000 vélocipédistes il y a tout autant de citoyens; c'est à eux à dire ce qu'ils veulent. Huit dimanches par an au moins, comme le suggère notre collègue Jaeger, douze dimanches, c'est approximativement la même chose. D'ailleurs, instituer huit dimanches sans véhicules à moteur, par année, pendant huit mois, sans autre spécification, impliquerait pour nos autorités une complication supplémentaire. Quand fixerait-on les jours «sans», en hiver, en été, durant le mois de mai, le mois de septembre? Les autorités seraient placées devant un casse-tête et des revendications émanant de toutes les parties du pays; celles-ci seraient contradictoires, elles les empêcheraient certainement de se déterminer et de trancher sans injustice. L'initiative elle-même a, en tant que telle, sa propre certitude, c'est qu'elle choisit le deuxième dimanche de chaque mois. Tant pis pour ceux qui en souffriraient. L'initiative Jaeger serait encore plus difficile à appliquer, car elle impliquerait un choix préalable, une appréciation de la situation et vraisemblablement une discussion interminable dans ce Parlement.

Je disais tout à l'heure que l'initiative elle-même poursuit un but qui est raisonnable en soi, qu'elle devrait pouvoir être soutenue; mais il y a d'autres moyens mieux adaptés, plus efficaces pour lutter contre les nuisances des véhicules à moteur, tous les dimanches et, nous l'espérons aussi, tous les jours que le Bon Dieu nous a donnés pendant l'année. Il y a un moyen de développer les autoroutes, les routes de détournement des villages et des autres localités. On peut établir des règles plus strictes concernant les gaz et le bruit des véhicules; on peut développer, nous voulons le faire par le biais d'un contreprojet sur le plan fédéral, les sentiers et chemins pédestres. On peut développer les transports en commun, multiplier les transports en commun; on peut créer des bandes et des pistes cyclables, des cheminements séparés pour piétons, fermer des rues à la circulation dans les localités, créer des zones piétonnes dans les villes au moment même où il y a la plus grande circulation. Les chefs de département de justice et police de Suisse dont je suis le savant fort bien. On peut fermer le dimanche, la loi le permet, des rues, des routes, des quais, des chemins à toute circulation si on le veut. Il y a là une carrière importante qui nous est ouverte, pour recréer dans les localités notamment, si nous le voulons, une certaine qualité de vie. Cette méthode est la plus pratique pour lutter en faveur d'une saine écologie, plus pratique que celle qu'on nous propose, qui est généralisante, bureaucratique et, j'ose le prétendre, d'un cer-

tain point de vue quand même assez totalitaire. Pour que la vie redevienne digne de l'homme, il ne faut pas le «sucrer» de huit dimanches ou d'un dimanche, il faut tout autre chose, à savoir une conception de vie, une volonté d'organiser les localités et le pays conformément au respect que l'on doit à chacun de nos concitoyens; il faut le vouloir, non pas simplement huit dimanches, théoriquement ou intellectuellement, douze dimanches par année, mais les 365 jours de l'année.

En commission, nous n'avons pas traité la proposition de M. Akeret qui, elle-même, est fort sympathique mais il me semble vraiment vain de proposer au peuple suisse – c'est à titre personnel que je le dis – à la place du deuxième dimanche de chaque mois sans voiture, le seul Jeûne fédéral. Monsieur Akeret, ce n'est pas pour une telle proposition que 115 000 personnes ont signé une initiative. Le Conseil fédéral, de par les dispositions légales, a parfaitement la possibilité de prévoir le Jeûne fédéral, Noël, Pâques ou même la Trinité s'il le faut. Par conséquent, votre proposition n'est pas un contreprojet au sens plein et peut-être même sérieux du terme.

Früh, Berichterstatter: Die vorliegende sogenannte Burgdorfer Initiative befasst sich mit einem Anliegen, das in den Kreis des menschenfreundlicheren Gestaltens des Verkehrs einzuordnen ist. Die Initiative wurde vor drei Jahren von Studenten des Technikums Burgdorf lanciert und findet ihren Ursprung im Fahrverbot für Motorfahrzeuge anlässlich der Erdölkrise im Jahre 1973. Damals konnte der Fussgänger und Radfahrer an drei Novembersonntagen aufgrund notrechtlicher Massnahmen des Bundesrates von den Strassen der Innenstädte, von den Plätzen und Autobahnen Besitz ergreifen. Endlich – so dachten die Autobahnwanderer – hat ein äusserer Druck dem Sieg der Vernunft, an die bei Gebrauch eines Fahrzeuges immer wieder appelliert werden musste, über die so oft verteuflerte Technik verholten. Also, sagten sich ein paar von idealistischen Vorstellungen beseelte Burgdorfer Studenten, warum soll diese vom Volk so positiv aufgenommene Massnahme nicht institutionalisiert werden? Sie starteten eine Volksinitiative, die 115 000 Unterzeichner fand, die sicher im guten Glauben, die Idylle von 1973 könnte sich zwölfmal pro Jahr wiederholen, ihren Namen unter die Dokumente setzten. Sicher waren auch andere Beweggründe massgebend, indem sie hofften, mit dem vorgeschlagenen Sonntagsfahrverbot könnte ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Luft, zur Einsparung von Energie und zur eigentlichen Hebung der Lebensqualität geleistet werden.

Die Burgdorfer Initianten verlangen in ihrer Initiative, dass am zweiten Sonntag jedes Monats im ganzen Hoheitsgebiet der Schweiz jeglicher Motorfahrzeugverkehr, inklusive Fahrzeuge mit Hilfsmotor, zu Lande, zu Wasser und in der Luft untersagt werde, und zwar jeweils vom Sonntag, 3 Uhr, bis Montag, 3 Uhr. Der Bundesrat hat die Ausnahmen zu bestimmen sowohl in bezug auf die Fahrberechtigung Privater als auch auf die zeitliche Verschiebung dieser Sonntage.

Nun, den Burgdorfer Initianten nur idealistische oder nostalgische Gründe unterschieben zu wollen, wäre vielleicht doch etwas zu einfach und bescheiden. Mit diesem Auto-ruhetag möchten sie versuchen, Herrn und Frau Schweizer vor der gesundheitsschädlichen Hetze während der sonntäglichen Kilometerfresserei zu bewahren. Sie möchten den Automobilisten zu einem neuen Verhältnis zwischen Besitzer und Automobil führen. Sie möchten mit zwölf motorfahrzeugfreien Sonntagen den Schadstoffausstoss vermindern. Sie möchten wenigstens zwölfmal pro Jahr den Lärmpegel mässig senken. Sicher, lauter ehrenwerte Anliegen, die in die Tat umzusetzen auch Aufgabe dieses Parlaments ist. Ob aber diese vorliegende Initiative ein effektiver Beitrag ist, daran darf doch ehrlicherweise gezweifelt werden. Es ist doch unbestritten, dass die Autobahnen eine wesentliche Entlastung des innerörtlichen Verkehrs

gebracht haben. Auch die grossen Anstrengungen seitens des Bundesrates, um die schädlichen Auswirkungen der Motorisierung zu vermindern, wollen wir doch auch angesichts der kommenden Volksabstimmung nicht verniedlichen. Ob das Verhältnis zwischen Besitzer und Automobil einer grossen Korrektur bedarf, daran ist ernsthaft zu zweifeln, stellt doch die in der Garage stehende Karosse kein Statussymbol mehr dar, wie das vielleicht vor zehn oder zwanzig Jahren noch der Fall war. Das Auto ist doch zum Fortbeförderungsmittel degradiert worden, was es eigentlich auch ist.

Nun zu den Auswirkungen dieses Sonntagsfahrverbotes. Gleich zu Beginn muss doch einfach danach gefragt werden, ob zwölf motorfahrzeugfreie Sonntage oder acht autofreie Sonntage. Sicher kann es sich dabei nie um drei oder zwei Prozent der Tage handeln. Ich gehöre noch mit einem grösseren Teil unseres Volkes zu denjenigen, die den Werktag vom Sonntag noch unterscheiden können. Es geht nicht um zwei oder drei Prozent der Tage, sondern um 15 oder 23 Prozent der Sonntage.

Warum verlassen an den Wochenenden ein Fünftel bis zwei Fünftel unserer Wohnbevölkerung ihren Wohnort? Um sich im Grünen zu entspannen, um Verwandte zu besuchen, um Sport zu treiben, um Kranke zu erfreuen, um auf den zu Bundessache erklärten Wanderwegen zu wandern, also Dinge, mit denen die Initianten versuchen, den Miteidgenossen zu beglücken. Es ist doch erwiesen, dass der Schweizer nur jedes dritte Wochenende für 2 bis 48 Stunden seine Behausung verlässt, um einen Ausflug zu machen. Dazu ist noch beizufügen, dass an diesen Sonntagen die Fahrzeuge ökonomischer ausgelastet sind als an Werktagen, nämlich mit 2,9 Personen pro Fahrzeug, im Gegensatz zu 1,9 Personen an Werktagen. Man kann dem entgegenhalten, dass es gescheiter und klüger wäre, auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen, statt die eigenen vier Räder zu gebrauchen. Ist es aber nicht so, dass man in der Freizeit selber disponieren möchte; man hat Kinder bei sich oder ältere Leute, grosses Gepäck oder Sportgeräte, oder der Ort ist mit dem öffentlichen Verkehrsmittel innert nützlicher Frist überhaupt nicht erreichbar.

Ich glaube nicht, dass dies die Art ist, den Schweizer zu zwingen, auf sein Fahrzeug zu verzichten und auf das öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Vielleicht wäre es besser, die Attraktivität zu steigern, anstatt Verbotstafeln aufzustellen.

Das Lärmproblem findet mit der Initiative auch keine Lösung, denn die negativen Auswirkungen, d. h. die Belästigung durch den Verkehrslärm, würde vor Beginn und nach Ablauf der Fahrverbotszeit unverhältnismässig verstärkt. Möchten Sie noch an einer Ausfallstrasse wohnen, wenn der Rückreiseverkehr beginnt, also am Montag morgen um 3 Uhr? Verkehrsballungen, Steigerung der Unfallhäufigkeit, Erhöhung des Lärmpegels, ansteigende Abgasquoten wären die klaren Folgen.

Stark und zu Recht gewichtet der Bundesrat in seiner Botschaft die wirtschaftlichen Hintergründe. Einmal muss man über die Erholungsgebiete unserer Miteidgenossen sprechen. Ich komme selber aus einem solchen Gebiet, wo man mit viel Aufwand und persönlichem Engagement die Infrastruktur für ein Naherholungsgebiet geschaffen hat. Was nützen uns alle gutgemeinten Entwicklungskonzepte, die sehr stark auf den Wochenendtourismus ausgerichtet sind, wenn man den Besuchern die Möglichkeit verbaut, zu jeder Zeit Ruhe und Entspannung zu suchen? Ob man es wahrhaben will oder nicht – und die aufgeführten Zahlen ermangeln jeder Beweiskraft –: die Leidtragenden sind diejenigen, die auf die Karte Wochenendtourismus gesetzt haben, weil sie keine andere Alternative haben, weil sie und ihre Landschaft dafür prädestiniert sind. Dazu kommt die Bedeutung des Schweizerlandes als Ferien- und Touristenland von internationaler Bedeutung. Sie glauben doch nicht, dass mit dem Huckepack ab Basel diese Probleme gelöst werden könnten! Wie in der Botschaft auf Seite 23

Ziffer 637 erwähnt, reisen an Sonntagen durchschnittlich 100 000 ausländische Fahrzeuge in die Schweiz ein.

Ich weiss, die Initianten trauen unseren Verkehrsverbänden und unserer Hotellerie absolut zu, dass sie in der Lage sind, in den umliegenden Ländern genügend Informationen zu verbreiten, an welchen Sonntagen in der Schweiz die Autobahnen den Wanderern gehören. Es muss aber auch angenommen werden, dass die Schweizer Reise verschoben wird, d. h. eine noch grössere Verkehrsdichte an Sonntagen, oder dass der potentielle Gast des Touristenlandes Schweiz ganz auf den Besuch verzichtet und in ein Touristengebiet in Oesterreich, Deutschland, Frankreich oder Italien ausweicht. Vor allem in der Rezession fällt ein solcher Eingriff in die Wirtschaft schwer. Das schweizerische Gastgewerbe bietet rund 160 000 Menschen Arbeit und Einkommen; das sind fast 6 Prozent der in der Schweiz tätigen Arbeitskräfte. Im Jahre 1976 betrug die Deviseneinnahmen von ausländischen Touristen 5,4 Milliarden Franken. Der Umsatz der gesamten Touristenbranche beträgt etwa 10 bis 15 Milliarden Franken pro Jahr.

Auf einen vor allem regionalpolitischen Punkt ist hinzuweisen. Mehr als 60 Prozent aller Uebernachtungen entfallen auf die wirtschaftlich wenig begünstigten Voralpen- und Alpengebiete. Der Tourismus ist ein Teil der erfolgreichen Massnahmen, die es möglich machen, das wirtschaftliche Gefälle zwischen Bergregionen und Industrieagglomerationen einigermaßen im Rahmen zu halten; aber auch die Bewohner abgelegener Bergregionen, denen kein oder nur ein unzureichendes öffentliches Verkehrsmittel zur Verfügung steht, insbesondere ältere und gehbehinderte Leute, würden ihrer Mobilität beraubt. Kulturelle und sportliche Veranstaltungen würden erschwert oder verunmöglicht, wogegen der städtischen Bevölkerung dank eines dichten öffentlichen Verkehrsnetzes ein breites Angebot weiterhin offensteht. Wollen wir das Attraktivitätsgefälle zwischen Stadt und ländlichen Randgebieten noch verstärken? Auch bestimmte soziale Schichten würden unter den Sonntagsfahrverböten zu leiden haben, wie eine Repräsentativumfrage des Instituts für Fremdenverkehr und Verkehrswirtschaft an der Hochschule St. Gallen ergab. Nachdem solche Umfragen schon fast als Abstimmungsergebnis gewertet werden, wollen wir doch dieser Umfrage auch ihren Wert zuerkennen.

Das Ausflugsbedürfnis, so wie es von den Initianten oft angeführt wird, ist meistens nicht eine sinnlose Kilometerfresserei, sondern ist stark von der effektiven Wohnsituation abhängig. Der Zwang – nennen wir es einmal so – zum Wegfahren ist für Wohnblockbewohner ausgeprägter als bei Einfamilienhausbewohnern. Hochhausbewohner machen etwa 40 Prozent mehr Ausflüge als Bewohner von Einfamilienhäusern. Vielen Bewohnern von Wohnblöcken würde das Sonntagsfahrverbot verunmöglichen, einen Ausflug zu unternehmen, weil für einen Familienausflug die öffentlichen Verkehrsmittel zu teuer sind oder auch ein Ausflug mit Uebernachtungen gar nicht in Frage kommt. Demgegenüber könnte die bessergestellte Schicht das Ferienhaus oder das Hotel noch vor der Fahrverbotszeit erreichen und die Heimreise erst am Montag antreten.

Darf ich zu folgenden Schlussfolgerungen kommen: Im Gegensatz zur Burgdorfer Initiative ist die Initiative Jaeger (acht autofreie Sonntage, also Schiffs- und Flugverkehr ausgenommen) etwas massvoller. Ob das jedoch ein echter Brückenbau zu einer annehmbaren Alternative ist, daran darf man redlich Zweifel hegen. Ausser der qualitativen Verbesserung beschränkt sie sich auf acht Sonntage, die auszusuchen der Bundesrat die Ehre hätte. Der Bundesrat wäre wahrlich nicht zu beneiden, der jeweils im Herbst den schweizerischen Veranstaltungskalender durchzuaktern hätte, den Auftrag hätte, den hundertjährigen Kalender zu konsultieren und sämtliche Bauernregeln bezüglich Wetter kennen müsste, um die für alle richtigen acht Sonntage zu finden. Auch das Problem an der Grenze ist nur eine quantitative Angelegenheit; das Problem besteht

hier achtmal, im anderen Fall zwölfmal. Alle von den Initianten hervorgehobenen Vorteile lassen sich bei genauem Hinsehen auf folgende Punkte reduzieren:

1. Auf einen besseren Schutz der Radfahrer und Fussgänger, insofern nicht die Belästigung durch die Ausnahmebewilligungen die Idylle stört. Ich habe da als Appenzeller Landsgemeindeamann einige Erfahrung am teilweise autofreien Sonntag an der Landsgemeinde in Trogen oder in Hundwil, und ich möchte Sie darauf hinweisen, dass der Hund meines Freundes Albert Sigrist genau an einem autofreien Sonntag in Rafz vom einzigen Auto überfahren wurde, das an jenem Sonntag die Ortschaft durchfuhr.
2. Eine vielleicht bestehende Möglichkeit, auf das öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen, eine längere Angewöhnungstherapie vorausgesetzt.
3. Eine Verbesserung der Lebensqualität während 24 Stunden, mit allen Nachteilen vor und nach der Fahrverbotszeit.

Was uns aber als freiheitsbewusste Bürger dieses Staates zu schaffen machen muss, ist die massive Beschneidung der Freiheitsrechte. Es geht nicht darum, eine Mehrheit von Schweizern vor einer Minderheit privilegierter Autorowdies zu schützen. Vorläufig beruht unsere Verkehrspolitik noch auf dem Grundsatz der freien Wahl der Verkehrsmittel. Das Verbot aber, achtmal oder zwölfmal nicht frei entscheiden zu können, ist ein massiver Eingriff in das Freiheitsrecht des Bürgers. Ich verzichte ohne weiteres 30 oder 40mal auf mein Auto, aber freiwillig. Ich bin in diesem Falle aber auch ein Privilegierter; denn ich habe den Alpstein vor meiner Haustüre. Wenn dieser Eingriff in die persönliche Freiheit als Notrechtsmassnahme vorgenommen werden muss, kann von einem legitimen Akt gesprochen werden, aber auf diese Weise nicht.

Wir sind aufgerufen, geeignete Massnahmen zu ergreifen, um den Anliegen der Initianten im Rahmen der bestehenden Grundlagen oder allenfalls im Rahmen der vorgesehenen neuen Bestimmungen Rechnung zu tragen. Ich denke da an ein ausgewogenes Umweltschutzgesetz, eine zweckmässige Raumplanung, durchführbare Lärm- und Abgasvorschriften, einen geeigneten Energieartikel oder Massnahmen im Rahmen des Strassenverkehrsgesetzes. Das Schweizervolk besteht zu einem grossen Teil aus vernünftigen Bürgern. Versuchen wir doch, mit Vernunft zum Ziel zu kommen, schöpfen wir vorhandene Möglichkeiten aus, um unser Land für alle lebenswert zu erhalten.

Die Kommission empfiehlt beide Initiativen zur Ablehnung.

Jaeger: Gestatten Sie mir, doch noch einige allgemeine Bemerkungen zu machen zu Argumenten, die hier gegen die Idee der autofreien Sonntage vorgebracht worden sind. Vorausschicken möchte ich, dass es wichtig ist, sich daran zu erinnern, dass es hier nicht etwa darum geht, die Autobahnen – sozusagen in Erinnerung an den ersten Tag dieser Session, an die Annahme des Gegenvorschlages zur Wanderinitiative – nun den Wanderern zurückzugeben, und dass es auch nicht darum geht, die Benützung des Automobils zu verbieten oder gar das Auto abzuschaffen, sondern lediglich darum, wie es auch die Initianten formuliert haben, einen ersten Schritt zu wagen in Richtung Umdenken mit Bezug auf unser Verhältnis zum Automobil. Dabei, glaube ich, ist uns allen klar, dass das Automobil von grosser wirtschaftlicher Bedeutung ist, dass die Automobilindustrie, wie auch ihre Zulieferindustrie, Arbeitsplätze geschaffen hat, dass das Auto der Wirtschaft eine erhöhte Mobilität gebracht und so auch die Produktivität erhöht hat, und dass das Auto auch einen wichtigen zivilisatorischen Beitrag geleistet und sehr wesentlich zu unserer Lebensqualität beigetragen hat. Das muss alles hier sicher gesagt und zugegeben werden. Hingegen glaube ich, dass wir daran sind, uns in die Gefahr zu begeben, dieses wertvolle Fortbewegungsmittel überzubewerten, uns in seine Abhängigkeit zu begeben. Es besteht auch die Gefahr, dass angesichts des zunehmenden Grades der Verkehrsdichte der Gewinn an Lebensqualität durch noch

mehr Autos immer mehr durch einen zunehmenden Verlust an Lebensqualität aufgewogen wird, dass die indirekten Folgen des Automobils, die sogenannten sozialen Kosten, immer grösser werden und der zusätzliche Nutzen, der uns daraus erwächst, kleiner. Auch wird weitherum anerkannt, dass die Gefahr wächst, dass wir nicht mehr Herr über das Auto sind, sondern dass es zuweilen umgekehrt ist, dass das Auto Herr über uns wird. Ich glaube, das sollten wir verhüten. In diesem Sinne ist die Initiative, auch meine parlamentarische Einzelinitiative, sicher ein erster Schritt in Richtung Umdenken. Ich möchte jetzt daran erinnern – und ich werde dies noch einmal tun –, dass es auch eine Frage der Relation ist. Meine beiden Vorredner haben so gesprochen, wie wenn es praktisch um jeden Sonntag gehen würde. Aber es geht ja wirklich nur um acht Sonntage, d. h. um 2,2 Prozent aller Tage. Natürlich, ich gebe Herrn Früh recht, dass es um die Sonntage geht, aber da müsste er auch die Samstage dazu rechnen, wenn er schon solche Rechnungen macht. Wir müssen die Relationen sehen.

Ein weiteres Argument, das immer vorgebracht wird: Das Auto macht uns mobil, deshalb ja auch der Name «Automobil». Hier ist wiederum zu fragen: Ist es wirklich so, dass wir heute durch noch mehr Autos noch an Mobilität gewinnen können? Ist es nicht so, dass zuviel Verkehr heute dazu führt, dass wir nicht mehr mobiler werden, sondern dass wir beispielsweise zu gewissen Stosszeiten im Stadtverkehr merken, dass wir ohne Auto eigentlich mobiler wären, oder dass wir am Wochenende, wenn wir uns in den Autoschlängen befinden, beispielsweise am Walensee sehen, dass wir ohne Auto, vielleicht mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, mobiler wären, als wenn wir dort in der Schlange warten. Dann aber stellt sich auch die Frage nach dem Preis für diese Mobilität. Diese Mobilität hat früher, als wir auf unseren Strassen noch genügend Raum hatten, sicher zugenommen, wenn wir uns ein Auto anschaffen konnten. Doch hat das alles auch seinen Preis verlangt, nämlich wachsende Risiken in bezug auf die Gesundheit und das Leben und auch eine wachsende Belastung der Umwelt.

Ueberhaupt muss man sich fragen, ob Mobilität an sich schon ein begehrenswertes Ziel sei, ob nicht gerade heute manchmal diese Mobilität, diese Beweglichkeit einer Flucht gleichkommt, einer Flüchtigkeit und Oberflächlichkeit beim Erlebnis und in der Begegnung. Und wenn dann das andere Argument vorgebracht wird, das Auto mache uns unabhängig, dann müssen wir uns doch fragen: Wovon macht es uns unabhängig? Ist es nicht sehr oft so, dass es uns isoliert, dass es uns abkapselt, dass vielfach gerade im Auto das Recht des Stärkeren geltend gemacht wird? Ueberhaupt meine ich, dass für viele Menschen heute die psychologische Abhängigkeit vom Automobil so gross geworden ist, dass sicher auch hier einmal eine Besinnungspause not täte. Und wiederum die Relation: Wenn ich all das sage, so meine ich, mit acht autofreien Sonntagen würde selbst die Unabhängigkeit und auch die Mobilität, die wir so hoch preisen, sicher nicht in Frage gestellt.

«Das Auto macht frei», hat man auch gesagt, das Motto des letzten Automobilsalons hat so gelautet. Ich gebe zu, dass acht autofreie Sonntage natürlich gewisse Einschränkungen der Freiheit mit sich bringen. Aber ich glaube, dieser Freiheitsbegriff darf nicht einfach nur individuell interpretiert werden, sondern wir müssen uns doch auch überlegen, ob wir die Freiheit, die Freiheitsräume besser verteilen sollten. Und von diesem solidarischen Freiheitsbegriff ausgehend dürfen wir doch sagen, dass es auch ein Recht jener gibt, die nicht autofahren können, beispielsweise weil sie behindert sind, oder weil sie es sich nicht leisten können, oder weil sie es ganz einfach nicht wollen, dass es auch ein Recht auf Ruhe gibt, ein Recht auf saubere Luft, ein Recht auf gesunde Umwelt und auf mehr Sicherheit auf den Strassen. Ich meine, dieses Recht und dieser Freiheitsgewinn jener, die das wollen, muss

doch mindestens auch in die Berechnungen einbezogen werden, wenn man eine Freiheitsbilanz aufstellt. Wenn wir den Grad der Verkehrsdichte betrachten, so kann mit acht autofreien Sonntagen heute per Saldo sicher mehr Freiheit für alle gewonnen werden, als für einzelne privilegierte Freiheiten verlorengeht. Auch hier ist es eine Frage der Relation. Ich würde zugeben, dass dieser Eingriff in die Freiheit unverhältnismässig wäre, wenn es darum ginge, beispielsweise alle Sonntage oder gar noch alle Samstage autofrei zu machen. Aber Sie können doch nicht sagen, bei acht autofreien Sonntagen von 52 Sonntagen und gleich vielen Samstagen werde unsere Freiheit aufgegeben, wie das der Kommissionsreferent skizziert hat. Ich meine, diese Argumentation geht doch etwas zu weit.

Nur noch ein weiteres Argument: die sozial Schwächeren hätten zu leiden. Das ist ein etwas scheinheiliges Argument, wenn man bedenkt, dass mit dem Automobil die problematische Situation in den schwächeren Regionen sicher nicht gelöst werden kann, sondern dass hier Fragen anstehen mit Bezug auf die Konzeption des öffentlichen Verkehrs, der besseren Erschliessung solcher Gebiete, dass wir diese Probleme nicht einfach nur mit Anlehnung an das Postulat «möglichst viel Privatverkehr» lösen können. Da sind wir uns einig. Aber auch wenn man argumentiert, dass die sozial schwächeren Glieder unserer Gesellschaft benachteiligt wären, so möchte ich doch darauf hinweisen, dass die Meinungsumfragen, zum Beispiel die Meinungsumfrage der Kommission für eine Gesamtenergiekonzeption, gezeigt haben, dass gerade die minderbemittelten Schichten stärkere Anhänger der Idee der autofreien Sonntage sind. Das kommt nicht von ungefähr. Denn diese minderbemittelten Schichten, diese Bezüger der kleineren Einkommen, können es sich ja auch nicht leisten, jeden Sonntag wegzufahren. Deshalb ist es für sie auch nicht unbedingt nur von Nachteil, wenn wir hier einige wenige autofreie Sonntage einführen. Die bemittelten, die vermögenden Leute vermögen es auch heute, sich ihren autofreien Sonntag zu leisten. Sie können in ihr Feriengebiet gehen, wogegen die Leute, die Herr Früh genannt hat – die an den Autobahnanschlüssen wohnen, die den Durchfahrtsachsen entlang und in den Stadtkernen wohnen – eben flüchten müssen, weil heute der Verkehr diese Wohngebiete vor allem am Sonntag unerträglich macht. Ich glaube, autofreie Sonntage würden diesen Leuten erlauben, an diesen Tagen wenigstens einmal einen Samstag/Sonntag bei sich zu Hause zu verbringen. Das muss man meines Erachtens auch sehen.

Dann noch das wirtschaftliche Argument, der Tourismus würde beeinträchtigt. Ich gebe zu, das ist ein ernstzunehmendes Argument. Wir dürfen diese wirtschaftlichen Argumente nicht einfach in den Wind schlagen. Ich meine, auch hier dürfen wir nicht in den Fehler verfallen, zu dramatisieren. Auch hier müssen wir die Relationen sehen. Wenn in der Botschaft steht, dass mit zwölf autofreien Sonntagen im Tourismus eine Ertragniseinbusse in der Höhe von drei Prozent zu erwarten ist, so können wir mit Bezug auf acht autofreie Sonntage mit etwa 1 bis 1,5 Prozent Verlusten an Tourismuseinnahmen rechnen, wobei immer noch davon ausgegangen wird, dass alles gleichbleibt, dass beispielsweise durch die autofreien Sonntage nicht etwa neue touristische Freuden eröffnet werden und allenfalls auch neue Touristen angezogen werden können. Ich glaube, das muss mindestens auch in die Ueberlegungen einbezogen werden; denn die Hypothesen sind ja nicht so sicher. Die einen sagen, autofreie Sonntage würden Ausländer abhalten. Ich könnte mir auch vorstellen, dass es Ausländer gibt, die vielleicht dann eher zu uns kommen würden. Auch hier eine Frage der Relation, wie bereits gesagt. Ich meine deshalb, dass wir uns ganz gut überlegen sollten, ob wir nicht irgendwie den Initianten entgegenkommen sollten. Es sind immerhin Vertreter der jungen Generation, nach denen wir doch so oft rufen, deren Idealismus eigentlich sogar postulieren und uns freuen über sie, wenn sie sich politisch engagieren. Ich möchte

Herrn Bundespräsident Furgler an das erinnern, was er hier vor uns vor vielen Jahren, als er in sein hohes Amt gewählt worden ist, als «Wagnis Schweiz» formuliert hat. In Bezug auf dieses Wagnis Schweiz könnten wir einen Schritt tun, zum mindesten ein Zeichen setzen. Die Jungen wollen nicht einfach eine Sympathiebezeugung. Sie wollen nicht einfach, dass wir von diesem Podest aus ihre guten Absichten anerkennen, sondern sie wollen ernstgenommen werden, sie wollen politisch etwas erreichen. In diesem Sinne möchte ich doch für diese jungen Leute plädieren. Ich möchte Sie bitten, doch mindestens ein Zeichen zu setzen. Sie können doch nicht ohne jeden Gegenvorschlag diesen Jungen entgegenzutreten. Ich bin in der Kommission enttäuscht gewesen, dass nicht einmal die Idee des autofreien Bettags aufgenommen worden ist. Das wäre doch immerhin ein Zeichen gewesen. Ich bin froh, dass Herr Kollega Akeret jetzt einen solchen Antrag eingebracht hat. Ich konnte ihn nicht selber bringen, weil ich die Initiative zu vertreten habe. Und diese Initiative ist ein Kompromiss. Sie ist ein Kompromiss, dem auch die Initianten zustimmen können. Die Initianten, und das möchte ich Ihnen hier in aller Form erklären, haben vor zwei Tagen beschlossen, dass sie bereit wären, auf diesen Kompromiss einzugehen. Sie wären bereit, ihre Initiative zurückzuziehen, wenn meine parlamentarische Initiative von Ihnen angenommen werden könnte. Auch die Umweltschutzorganisationen wären bereit, auf diesen Kompromiss einzuschwenken.

Wo sind denn die Unterschiede zwischen der Initiative der Burgdorfer und meiner Einzelinitiative? Zunächst einmal soll das Problem nach meiner Initiative nicht auf Verfassungsstufe, sondern auf Gesetzesebene verankert werden. Ich glaube, das ist aus staatspolitischen Gründen sicher vertretbar. Zweitens möchte ich den Schiffs- und Luftverkehr aus der Initiative ausklammern, und drittens geht es tatsächlich um eine Reduktion der Zahl der autofreien Sonntage. Es geht dabei um mehr Praktikabilität und mehr Flexibilität, und vor allem auch darum, die wirtschaftlichen Gegenargumente zu entkräften. Deshalb ist es nicht einfach ein gradueller Unterschied, sondern es ist tatsächlich doch ein grundsätzliches Abbrücken von der Initiative, indem die Grundidee aufrechterhalten wird, aber die Nachteile grösstenteils ausgeschaltet werden.

Zum Schluss möchte ich Ihnen noch sagen, was passiert, wenn meine Initiative angenommen wird. Dann geht das Geschäft zurück an die Kommission zur Prüfung und zur Behandlung; allenfalls wird dann ein Gegenvorschlag ausgearbeitet. Auf jeden Fall ist die Kommission nicht unbedingt an den Text meiner Initiative gehalten. Wenn Sie diesem Antrag zustimmen, so geben Sie immerhin die Chance, einen Gegenvorschlag auszuarbeiten, und die Chance wächst, dass dann auch die Burgdorfer Initiative zurückgezogen wird. Wie gesagt, auf der Basis meines Vorschlages würde sie zurückgezogen. Was würde dann passieren? Es würde ganz sicher das Referendum ergriffen, und das Volk hätte auch dann die Möglichkeit, über das Problem abzustimmen. Es wäre also nicht so, dass diese Volksrechte umgangen würden. Andererseits möchte ich Sie einfach bitten zu überlegen, was passiert, wenn heute überhaupt nichts geschieht, wenn wir also gar keinen Gegenvorschlag ausarbeiten. Die Meinungsumfragen – ich traue auch nicht allen Meinungsumfragen – zeigen doch eine gewisse Tendenz an, wie es herauskommen könnte. Ich möchte Sie bitten, sich diese Zahlen gut zu überlegen; denn es könnte vor allem die Gegner der Idee einmal reuen, wenn die stärkere Fassung durchginge.

Zum Schluss habe ich nur noch ein Anliegen: Wollen Sie doch hier ein Zeichen setzen, ein Zeichen in dem Sinne, dass Sie den jungen Leuten entgegenkommen, damit diese nicht denken müssen, man könne in diesem Parlament nichts erreichen, weil immer wieder die sogenannten «Vernunftgründe» obenaus schwingen, die wirtschaftlichen Ueberlegungen, die Interessenverbände, die hier einen ganz stillen, unmerklichen, aber doch sehr starken Ein-

fluss ausüben. Diese Jungen sollten sehen können, dass man in unserer Schweiz auch etwas in Richtung einer humaneren Schweiz erreichen kann. Das ist doch sicher nicht wenig. Ich danke Ihnen.

M. Aubert: Ma motion n'a rien d'original. Elle reprend une partie de l'initiative dite de Berthoud. Les différences majeures sont les suivantes:

D'abord, en ce qui concerne le contenu, ma motion ne vise que la circulation routière, non pas le trafic des avions et des bateaux. En outre, elle ne précise pas de quels dimanches il s'agira, alors que l'initiative vise le deuxième dimanche de chaque mois.

En ce qui concerne la forme, l'initiative populaire est naturellement du niveau constitutionnel, on ne peut en faire grief à ses auteurs, ils n'avaient pas d'autres moyens. Mais l'idée, pour intéressante qu'elle soit, ne paraît pas appartenir au niveau constitutionnel. Nous, nous proposons une loi, une révision législative, ce qui présente deux avantages: d'abord, une loi peut être plus facilement révisée ou abrogée, si elle donne de mauvais résultats; ensuite – et là j'annonce ma conclusion –, la forme législative permet aussi de se contenter de faire une expérience, par exemple par un arrêté de portée générale d'une durée limitée à une année ou deux.

Cependant, malgré ces différences de fond et de forme, l'esprit de la motion est le même que celui de l'initiative.

Je veux d'abord vous préciser ce que cette initiative n'est pas; ensuite ce qu'elle propose vraiment; puis je traiterai de quelques objections, pour aboutir à ma conclusion.

Cette initiative n'est pas l'idée de quelques esprits distingués, qui veulent faire le bonheur du peuple malgré lui. Si la loi ou l'arrêté qui nous est proposé est adopté, il sera certainement frappé d'une demande de référendum et c'est le peuple qui décidera. Si la motion est rejetée, l'initiative populaire sera soumise au référendum et c'est de nouveau le peuple qui décidera.

L'initiative n'est pas non plus l'idée de quelques ennemis de l'automobile, prêts à tirer sur tous les véhicules à moteur. En vérité, ceux qui l'ont signée sont presque tous des conducteurs, je dirais même mieux, des membres du TCS – je suis moi-même membre du TCS et je m'en enorgueilliss. Nous savons d'ailleurs ce que nous devons à la voiture. Elle nous procure un supplément de liberté, elle nous permet de mieux choisir notre domicile ou notre lieu de travail, elle renforce les rapports sociaux, elle nous rapproche de la nature. Mais elle a aussi ses défauts: elle a tué, elle a estropié, elle a pollué, elle a aigri des caractères, elle a détruit des paysages. Elle mérite bien qu'on la soumette, de temps en temps, à un réexamen.

Enfin, l'initiative, n'est pas l'idée de quelques privilégiés, qui, disposant librement de leurs loisirs prétendent interdire à d'autres de faire le dimanche les promenades qu'eux-mêmes ont eu le temps de faire pendant la semaine. Ceux qui ont signé l'initiative, ceux qui ont signé la motion sont, comme tout le monde, quotidiennement attachés à leur usine, à leur bureau, à leur école; s'ils voyagent, c'est pour leurs affaires; et ils sont bien obligés, comme tout le monde aussi, de renvoyer au samedi et au dimanche leurs excursions et leurs petites sorties d'agrément. Seulement, ils se demandent s'il est nécessaire pour cela de cinquante-deux dimanches ou si quarante ne pourraient pas suffire.

Quel est, au fond, l'esprit de l'initiative et de la motion? Il tient en un mot: dans le mouvement perpétuel des voitures, ce carrousel qui dure du Jour de l'An jusqu'à la Saint-Sylvestre, nous demandons une trêve; un jour de trêve par mois, douze jours de trêve par année.

Nous ne la demandons pas pour les automobilistes eux-mêmes. Remarquez que cela pourrait leur être utile, car les nombreuses heures passées au volant sont lassantes, les entassements familiaux autour du conducteur ne sont pas toujours gais, les encombrements de plusieurs kilomètres sont une épreuve pour les nerfs – mais enfin cela,

c'est l'affaire des intéressés. C'est à eux de juger s'ils trouvent plus d'avantages que d'inconvénients à rouler le dimanche. Je peux dire, par expérience, que les avantages l'emportent souvent sur les inconvénients.

Non, cette trêve, nous la demandons pour les autres, qui sont aussi assez nombreux. Nous la demandons pour les piétons, qui aimeraient bien quelquefois se promener à trois de front plutôt que de raser les murs. Nous la demandons pour les cyclistes, qui aimeraient bien quelquefois disposer librement de belles routes. Nous la demandons pour les enfants, qui aimeraient bien quelquefois jouer au ballon sur le macadam. Nous la demandons pour ceux qui n'ont pas d'automobile. Nous la demandons pour les automobilistes qui désirent, de temps en temps, échanger leur fonction contre une autre. Mais nous la demandons surtout pour ceux qui habitent au bord des grandes routes. C'est eux qui nous paraissent mériter le plus d'égards. En effet, pour les autres, des règlements communaux ou cantonaux, qui réserveraient des places, des chemins, des sentiers, seraient à la rigueur suffisants. Mais, des lois locales ne serviraient à rien à ceux qui habitent au bord des grandes routes. Seule une réglementation fédérale pourrait leur apporter un moment de repos.

Certains dimanches, deux millions de Suisses circulent sur les routes. Ces mêmes dimanches, un million de Suisses, de leur appartement, les entendent passer – des appartements où il faut fermer la fenêtre, au plus fort de l'été, si l'on veut avoir un peu de répit. Je sais bien qu'ici les cyniques nous diront: «Ce sont justement ces gens-là qui ont le plus grand besoin d'évasion.» Plaisante société, en vérité! qui n'offre aux personnes fatiguées du bruit des voitures que la ressource d'aller grossir leur flot, pour en fatiguer d'autres, qui se joindront à elles.

On demandera peut-être: «Dans tout ceci, où est la liberté?» Je répondrai qu'ici il y a non pas une liberté, mais deux libertés. D'un côté, il y a la liberté de mouvement de l'automobiliste, qui est assurément importante et précieuse; de l'autre côté, il y a aussi une liberté, trop souvent ignorée, la liberté des piétons, celle des cyclistes, celle des enfants, il y a surtout le droit à la tranquillité, qui, comme la liberté de mouvement, représente une partie essentielle de la liberté personnelle. «Einerseits die Bewegungsfreiheit, aber andererseits das Recht auf Ruhe, beide Bestandteile der persönlichen Freiheit.»

On oppose communément la liberté à la loi qui la restreint et, en vertu d'une vue superficielle des choses, on dit que, la liberté étant le principe, la loi est nécessairement antilibérale. On ferait mieux de comprendre, une fois pour toutes, que la loi sert souvent à protéger des libertés plus faibles. Il y a de grandes et fortes libertés qui n'ont pas besoin de lois, il en est d'autres qui n'existent que par la loi. Ce que nous vous demandons ici, ce n'est pas de légiférer pour le plaisir; c'est d'arbitrer entre la liberté de mouvement intégrale des automobilistes et le droit des personnes qui désirent un peu de tranquillité et de paix.

Pour finir sur ce point par une note personnelle, à ceux qui s'étonnent qu'un libéral puisse cautionner l'initiative de Berthoud, je demande: «Qui est-ce qui est le plus libéral? Celui qui, usant de la garantie de la propriété, construit des maisons locatives en plein bruit? Ou celui qui réclame, pour des personnes qu'on envoie vivre dans ces circonstances difficiles, douze jours de trêve par année?»

L'arbitrage qui vous est proposé, celui qui sera proposé au peuple, est à la fois simple et complexe. La question est simple, c'est même un de ses mérites. Après tant de textes presque inintelligibles qui ont été soumis au vote du peuple, voilà enfin un projet que chacun peut comprendre. Mais les éléments de la réponse sont complexes. La motion se heurte à des objections qu'il serait vain d'ignorer. J'en vois principalement quatre: l'interdiction de circuler un dimanche sur quatre ou douze dimanches par année peut être dure pour ceux qui, ce jour-là, doivent se rendre à leur travail; elle peut être dure dans les régions isolées; elle peut être dure pour l'économie des hôteliers

et des restaurateurs; elle peut enfin être dure pour les étrangers qui arrivent à notre frontière ou pour ceux qui doivent quitter notre pays pour rentrer chez eux. Ce sont des arguments de poids et il n'est pas possible de les réfuter entièrement, j'en conviens, et je sais fort bien qu'ils influenceront beaucoup de nos concitoyens le jour où ils iront voter. Mais j'aimerais, aujourd'hui, leur dire à peu près ceci:

1. La motion suppose des transports en commun développés, avec des courses plus nombreuses, un tarif réduit, éventuellement des itinéraires nouveaux.

2. Certains aubergistes sauront et pourront tirer parti de la nouvelle règle et de la nouvelle atmosphère qu'elle créera dans la ville et dans la campagne. Pour ceux qui ne pourraient pas tirer parti de la règle, ils feront de ce dimanche leur jour de congé et ils retrouveront le samedi, ou les autres jours de la semaine, ou les autres dimanches, les clients qu'ils auront perdus ce jour-là; car il y aura certainement un transfert du trafic. Si nous voulions une diminution des déplacements, il aurait fallu user d'autres moyens. Ce que nous demandons, c'est un jour de paix par mois.

3. Certains étrangers, c'est vrai, seront peut-être embarrassés dans les premiers temps. Mais des mesures seront prises pour donner à la règle suisse la publicité qu'elle mérite. Au bout de quelque temps, chacun saura à quoi s'en tenir. Et puis, s'il y a des étrangers qui trouveront dans l'interdiction de circuler les dimanches une raison supplémentaire de mépriser notre pays, je suis sûr que d'autres – ils sont nombreux, nous avons des témoignages d'Allemagne et des Pays-Bas – l'accueilleront avec faveur et sympathie.

Enfin, 4. la règle a ses duretés, il faudra bien accorder des dérogations. Nous en sommes parfaitement conscient, l'initiative populaire le prévoit même de la manière la plus expresse. Je sais aussi que les dérogations peuvent détruire la règle, si elles sont trop nombreuses. C'est pourquoi je pense qu'au lieu d'une loi définitive, nous devrions nous contenter, pour commencer, de faire une expérience limitée dans le temps par un arrêté de portée générale.

J'aimerais encore dire deux mots, pour terminer, de ceux qui voient dans l'initiative de Berthoud une coquetterie de plus d'écologistes ignorants et délicats. C'est là le grand grief. Voilà dix ans que les écologistes nous font part de leurs soucis. Voilà dix ans que leurs adversaires ont entrepris une contre-croisade. Ces adversaires, je les trouve notamment dans deux groupes. Il y a, d'un côté le camp des entrepreneurs et de leurs représentants, de tous ces réalistes qui ne raisonnent qu'en termes d'économie, de revenu, de rentabilité et qui ne paient de tribut oratoire aux problèmes de l'environnement que lorsqu'ils se sont assurés que cela ne gêne personne. De l'autre côté, vous avez une gauche, une certaine gauche, qui semble avoir décidé, une fois pour toutes, que l'écologie et la qualité de la vie sont un amusement pour les riches, une gauche qui s'arroge, de manière un peu unilatérale, il faut le dire, le droit exclusif de parler au nom de ce qu'elle appelle les classes populaires.

Au premier camp, je dirai que le front est net: ils sont là, avec leurs vues claires et courtes et, en face d'eux, il y a des gens qui interrogent un avenir plus lointain, plus incertain, et par conséquent plus conjectural. Au deuxième groupe, j'aimerais dire simplement ceci: le «social», ce n'est pas seulement de sortir son automobile le dimanche; cela consiste peut-être aussi à donner aux personnes fatiguées une chance de rester chez elles, tranquillement, sans être gênées par le bruit des voitures. Je n'attache pas beaucoup d'importance aux résultats des sondages d'opinion, mais celui que la Weltwoche a organisé l'hiver dernier nous a montré que l'initiative de Berthoud rencontrait le plus d'intérêt parmi les personnes qui avaient les revenus les plus bas. J'ai parfois le sentiment que vous vous trompez de «social» et je me demande si une véritable politique sociale ne doit pas tendre à dégager la so-

ciété de certains engrenages dans lesquels elle se trouve bloquée.

Je me résume: l'initiative de Berthoud est intéressante, mais dure. De même les contre-projets qui lui sont opposés. L'initiative de M. Jaeger est plus souple, elle est du niveau de la loi. Je ferai un pas de plus en disant, après réflexion: une loi durable, c'est peut-être trop; la règle pourrait être d'une application difficile. Je me demande si on ne devrait pas renvoyer cette affaire, ma motion, à la commission présidée par M. Fontanet, pour qu'elle étudie la possibilité, par un arrêté de portée générale limité dans le temps – à deux ans par exemple, voire une année – d'expérimenter cette règle des douze dimanches sans voitures. Cette expérience serait elle-même exposée au référendum. Si le peuple accepte de faire l'expérience, on verra, au bout d'un an ou deux, ce qu'il en pense. Si la règle lui agrée, elle sera prolongée par une loi. Si la règle lui déplaît et lui paraît insupportable, l'arrêté prendra fin et ne sera pas renouvelé.

En invoquant la faculté que m'accorde l'article 36, 4^e alinéa, du règlement du Conseil national, je demande que la motion soit renvoyée à la commission.

Oehen: Ich kann es Ihnen nicht verargen, wenn Sie unwillig meinen Gegenvorschlag zur Initiative als zusätzliches Element der Verwirrung betrachten. Reichlich verwirrend ist die ganze Situation um die Burgdorfer Initiative für unsere Beratungen nun ja nachgerade geworden. Gestatten Sie mir deshalb vorerst einige grundsätzliche, wie ich hoffe, klärende Bemerkungen.

Vorerst wollen wir uns Rechenschaft geben, dass es der Kunst des politischen Debattierens entspricht, bei jeder Vorlage, die einem aus irgendeinem Grunde nicht passt, tausenderlei Scheingründe zu finden und diese mit um so mehr Eloquenz vorzutragen, je weniger stichhaltig diese Scheingründe sind. Unser verehrter Herr Kommissionspräsident hat dafür heute morgen ein eindrückliches Beispiel gegeben. Aus den bisher bekannten Stellungnahmen zur Motion Aubert, zur Einzelinitiative Jaeger und zur Volksinitiative wird klar, dass eine Mehrheit unseres Rates zusammen mit dem Bundesrat jede – ich betone: jede – freiwillige Beschränkung des Motorfahrzeugverkehrs an einzelnen Sonntagen ablehnt. So lesen wir zum Beispiel in der Pressemitteilung des Justiz- und Polizeidepartements folgendes: «In ihrer Gesamtheit überwiegen die Nachteile der Initiative ihre Vorteile in derart starkem Masse, dass sie abgelehnt werden muss. Ein Gegenvorschlag kann nicht unterbreitet werden.» Und nun der entscheidende Satz: «Durch eine Beschränkung der Fahrverbote auf Strassenfahrzeuge und/oder eine Reduzierung der Zahl von Fahrverbotssonntagen könnten die Fahrverbote zwar leichter durchgeführt und deren Auswirkungen insgesamt gemindert werden. Das Ungleichgewicht von Nachteilen und Vorteilen würde dadurch aber nicht beseitigt.» Das ist die Meinung des Departements. Diese ablehnende Haltung gründet wohl eher auf untergründigen Gefühlen der Angst vor weiteren Beschränkungen der persönlichen Freiheit oder der Angst vor einer auf irgendeinem eigenen Entschluss basierenden Veränderung des ach so allmächtigen Trends. Dies, obwohl wir alle genau wissen, dass eben dieser Trend das Ergebnis einer gezielten Werbung ist, dies, obwohl die Freiheit vieler gerade durch die Verkehrslast, aber auch die Unterwerfung unter die Motorisierung, verlorengegangen ist.

Die rationalen Ueberlegungen kommen – so scheint mir – bei diesen Begründungen doch einfach zu kurz. Jedenfalls wirken die meisten Begründungen – gestatten Sie mir diese harte Aussage – so widersprüchlich und sogar oberflächlich, dass sie nicht als Resultat sorgfältiger Ueberlegungen gewertet werden können. Lediglich eine Argumentengruppe entspringt offensichtlich klaren rationalen Rechnungen, nämlich die Feststellungen über die möglichen Einbussen in gewissen Restaurantkategorien und touristischen Einrichtungen an den Sonntagen mit Ver-

kehrbeschränkungen. Diese Bekanntgebungen werden aber derart übertrieben, dass eine vertiefte Diskussion kaum noch möglich bleibt. Man kann doch zum Beispiel nicht des langen und breiten erklären, dass einfach Verkehrsverlagerungen auf die übrigen Sonntage entstehen würden, respektive dass ab Montagmorgen früh ein unerträglicher Rückreiseverkehr einsetzen würde, weshalb im Endeffekt kaum weniger Unfälle passieren, fast keine Energieeinsparungen und auch keine nennenswerte Verbesserung der Umweltsituation zu erwarten seien, um dann im nächsten Atemzug den Konkurs der Schweizer Hotellerie an die Wand zu malen, da diese die Ertragseinsparungen wegen der Einführung von zwölf autofreien Sonntagen angeblich nicht verkräften könnte. Wie verhält sich dies übrigens, wenn unser lieber Petrus mit schlechtem Wetter den Wochenendverkehr drosselt und die Touristengebiete beeinträchtigt bzw. die stadtnahen Restaurants und die Kinos bevorzugt? Dann müssen wir doch auch den Weg wieder finden, ohne dass es zu Konkursen der Hotellerie kommt. Nicht die Einführung von zwölf autofreien Sonntagen wäre ein Schlag ins Gesicht, wie die Herrschaften vom Fremdenverkehrsverband aufzubegehren beflehen, sondern das Unter-den-Tisch-Wischen eines Anliegen, zu dem immerhin 115 000 Personen ihre Unterschrift gegeben haben. Die Verständnislosigkeit der nur wirtschaftlich denkenden und argumentierenden Gegner für viele Hunderttausende, ja ich behaupte Millionen in unserem Lande ist gross gegenüber denjenigen, die unter der Blechlawine mit ihrem Lärm und Gestank leiden, die schmerzhaft empfinden, dass der «american way of life» tiefste Werte des Einzelmenschen und der menschlichen Gemeinschaft verschüttet hat, und die deshalb nach Möglichkeiten suchen, der erdrückenden Entwicklung Einhalt zu gebieten. Es ist ein Schlag ins Gesicht aller jener, die Nacht für Nacht mit Oropax ihre Gehörgänge zustopfen, sommers und winters bei geschlossenen Fenstern zu schlafen versuchen, und die an der Gesundheit Schaden nehmen, weil sie dem Verkehrslärm und Gestank nicht entfliehen können. Wenn zwölf autofreie Sonntage als unzumutbares Opfer, als Einbruch in die Freiheit des Schweizers deklariert werden, dann ist das einfach übertrieben. Uebrigens hat nicht jedermann die Freiheit, sich ein Auto «unter den Hintern zu klemmen», um der städtischen Steinwüste an Sonntagen zu entfliehen, um – wie das so schön heisst – in Gottes freier, unberührter Natur sich zu erholen, die er dann übrigens kräftig belastet und mithilft, dass diese freie Natur auch nicht mehr frei und noch viel weniger unberührt ist. Die unerhörteste Freiheit, die wir uns noch dauernd herausnehmen, ist die schrittweise Zerstörung unserer Lebensgrundlagen in allen Formen, ist die Zerstörung der touristischen Schönheiten unseres Landes durch das Uebersteigern des Ausnützens dieser touristischen Möglichkeiten. Ich weise im übrigen den Missbrauch sozialer Argumente zurück. Es wäre durchaus ein Akt sozialer Gerechtigkeit, zwölfmal im Jahr alle auf die gleiche Stufe zu stellen in bezug auf die Benutzbarkeit technischer Hilfsmittel und der Verbrauchsmöglichkeit von Fremdenergie.

Die Freiheit hat vielerlei Aspekte. Es gehört auch zur Freiheit, wenn sich in demokratischer Entscheidung eine Mehrheit eine kleine Beschränkung im Ausschöpfen der momentanen technischen Möglichkeiten auferlegen würde. Mit der Einführung autofreier Sonntage liesse sich – und das ist wohl das Wesentlichste – ein Prozess des Umdenkens einleiten, ein Prozess, der dringend nötig ist. Nach dem Bericht der eidgenössischen Kommission für eine Gesamtverkehrskonzeption erwartet man, dass sich der Wochenendverkehr bis im Jahre 2000 hinsichtlich Zahl der Autofahrten und der zurückgelegten Kilometer verdoppeln wird. Eine Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene sei nicht zu erwarten. Für den öffentlichen Verkehr werde sich nur eine unbedeutende Zunahme von im Minimum 0 Prozent bis höchstens 35 Prozent ergeben. Was das zu bedeuten hat an zusätzlichem Lärm und Abga-

sen, an Belastungen des Menschen und seiner Umwelt, kann man nur erahnen, wenn man weiss, dass schon heute pro Sonntag im Mittel 2,36 Millionen Fahrten mit einer totalen Leistung von 138 Millionen Fahrkilometer unternommen werden. Wäre es – so möchte ich fragen – in dieser Situation nicht höchste Zeit, Zeichen zu setzen, Impulse zu geben, um diese Entwicklung zu stoppen? Statt zu diskutieren, wie man eine Verdoppelung des jetzigen Wochenendverkehrs durch weitere Strassenbauten bewältigen könne, sind Vorschläge und Anstrengungen notwendig, um die ungesunde Ueberbordung des Wochenendverkehrs zu bremsen. Und genau in dieser Richtung wirkt die Burgdorfer Initiative. – Damit zur eigentlichen Vorlage: Trotz den grossen Sympathien, die diese Initiative im Schweizervolk besitzt, ist es ein offenes Geheimnis, dass sie gewisse Schwächen in der Formulierung aufweist. Diese Formulierungsschwächen werden nun – wie es in solchen Fällen üblich ist – mit aller Härte von den Gegnern herausgestellt. Damit aber werden die positiven Seiten der Initiativforderung so stark in den Hintergrund gedrängt, dass offensichtlich sogar die Initianten verunsichert worden sind. Ich muss diese an dieser Stelle hier auffordern, die 115 000 Männer und Frauen, welche die Initiative unterschrieben haben, nicht zu enttäuschen. Lassen Sie sich nicht für das Linsenmus einer blossen Versprechung, einer vagen Hoffnung, Ihre höchst wirksame Waffe aus der Hand nehmen, eine Waffe, die einen Erfolg bringen wird. Die Aussicht für eine Annahme vor dem Volk ist gut, der Bundesrat bzw. das Parlament müssten schon ein echtes Entgegenkommen an die Volksmeinung erkennen lassen, sollte diese Initiative gebodigt werden können.

Ich möchte nun meinen Gegenvorschlag kurz erläutern. Dieser soll dem Parlament eine goldene Brücke zu den Initianten bauen. Ohne wesentliche Anliegen der Initianten zu verleugnen, kann damit eine flexiblere Lösung erzielt werden. Vorerst ist zu bemerken, dass ein echter Gegenvorschlag doch nur auf Verfassungsebene möglich ist. In meinem Text wird nun ganz ausdrücklich der Individualverkehr von dem Verbot betroffen, der öffentliche Verkehr, der Kollektivverkehr mit Hilfe von Cars wird also ausgenommen. Damit aber lässt sich der Zubringerdienst zu den Touristikzentren in genügendem Umfang auch an den verkehrsfreien Sonntagen sichern. Man möge mir nun nicht sagen, dass dann, weil alle Cars auf der Strasse seien, ja wohl das Ziel nicht erreicht werde. Es ist doch zu bemerken, dass mindestens 100 Millionen Fahrkilometer weniger pro Sonntag erbracht werden, wenn der Individualverkehr wegfällt, und das bedeutet einen Minderverbrauch von 10 Millionen Liter Benzin. Wenn an einem Tag 10 Millionen Liter Benzin weniger verbraucht werden, so dürfte doch ein Nebenziel der Initiative erreicht werden.

Ich habe die Beschränkung der Zeit von Sonntagmorgen 1 Uhr bis Montagmorgen 4 Uhr festgelegt, gegenüber der Initiative von 3 Uhr bis 3 Uhr am Montagmorgen. Ich verspreche mir davon, dass die lärmgeplagten Mitbürger wenigstens zwei Nächte der Ruhe erhalten. Im anderen Fall besteht die Gefahr, dass jene, die am meisten unter dem Lärm leiden, doch keine normale Nachtruhe bekommen, und ich glaube, dass diese etwas schärfere Formulierung angepasst und richtig ist. Nach meinem Vorschlag kann der Bundesrat die Sonntage festlegen. Er wird also eine flexible Lösung handhaben können, die zum Beispiel gestattet, eine bestimmte Zahl Sonntage Jahr für Jahr gleich festzulegen, die anderen aber je nach den Umständen von Fall zu Fall zu fixieren. Nach meinem Vorschlag kann der Bundesrat die Ausnahmen, die er vorsehen möchte, völlig frei festlegen. Das hat den grossen Vorteil, dass zum Beispiel der Transitverkehr und der Einreiseverkehr von Ausländern nicht betroffen werden muss. Auch hier muss ich sagen, dass die rund 100 000 Einreisen, die während der Saison pro Sonntag festgestellt werden, natürlich den Sinn des autofreien Sonntages nicht zu zerstören vermögen. Es sind ja – wie ich bereits erwähnt

habe – 2,26 Millionen Fahrten. Wenn nun 2,16 Millionen Fahrten wegfallen, dann wird doch wohl etwas sehr Entscheidendes zur Verbesserung der Situation getan.

Es ist selbstverständlich, dass der Bundesrat nach meiner Formulierung wie nach der Formulierung der Initiative die Ausnahmen, die im Inland notwendig sind, festlegen kann. Ich denke da an den Notfalldienst der Aerzte, den Helikopter-Notfalldienst und ähnliches.

Der Gegenvorschlag, wie ich ihn Ihnen vorgelegt habe, ermöglicht die Härten, die undiskutablerweise bei der Volksinitiative vorhanden sind, wegzulassen, und es ist deshalb – wie ich gesagt habe – eine goldene Brücke, die Sie hier angeboten bekommen. Beschreiten Sie diese. Es könnte doch sehr wohl möglich sein – wie das Herr Kollega Jaeger schon angetönt hat –, dass die Volksinitiative, so wie sie ist, zur Abstimmung kommt und durchgeht. Ob Sie dann Ihren Bedenken Rechnung getragen haben, wenn Sie diese Entwicklung forcieren, das mögen Sie entscheiden.

Akeret: Gestatten Sie, dass ich Ihnen ebenfalls einen Gegenvorschlag unterbreite; ich kann ihn freilich nicht als goldene Brücke bezeichnen, sondern höchstens als Holzsteg.

Zunächst eine Bemerkung zum Text: Ich bitte Sie, einen Verschieb im Absatz 2 zu korrigieren; es muss hier heissen: «Der Bund» und nicht «Der Bundesrat», da ja nicht der Bundesrat verfassungsrechtlich Gesetzgeber ist. Sie ersehen daraus, wie tief wir den Bundesrat in unser Herz geschlossen haben. Ich verweise auf den berichtigten Text, der ebenfalls ausgeteilt worden ist.

Vorausschicken möchte ich: Die Burgdorfer Initiative verdient Anerkennung, und den Burgdorfer Initianten ist Lob zu zollen für ihren enormen persönlichen Einsatz, mit dem sie mit einem Minimum an finanziellen Mitteln diese Initiative zustande gebracht haben. Der Erfolg der Initiative mit 115 000 Unterschriften deutet auch an, dass sie eine zündende Idee aufgegriffen haben, die einen beachtlichen Teil unseres Volkes anspricht. Wir haben auch in diesem Hause und auch in unserer Fraktion festgestellt, dass die Idee motorfahrzeugfreier Sonntage viele Sympathien genießt und dass der Gedanke der Burgdorfer Initiative es verdient, auf irgendeine Weise realisiert zu werden, doch steckt die Initiative mit zwölf motorfahrzeugfreien Sonntagen im Jahr für viele Leute das Ziel zu hoch. Das vorgeschlagene System mit dem zweiten Sonntag in jedem Monat wirkt auch zu starr und würde von vielen Bürgern als Zwangsjacke empfunden, und sie hat daher wohl auch wenig Aussicht, wenn die Gegenpropaganda der Wirtschaftsverbände einmal wirklich einsetzt, die Mehrheit von Volk und Ständen zu gewinnen, obwohl die Initianten aufgrund von Publikumsbefragungen heute sehr optimistisch sind.

Zur Argumentation der Gegner will ich mich aus Zeitgründen nicht näher äussern. Ich verweise auf die Ausführungen der Herren Jaeger, Aubert und Oehen, die ich weitgehend teile. Ich möchte nur betonen, wie es auch Herr Aubert getan hat, dass es nicht nur ein Recht auf freie Benützung der Strasse, des Autos gibt, sondern auch ein Recht auf Ruhe. Als Anwohner einer Strasse mit starkem Sonntagsverkehr könnte ich Ihnen davon ein Liedlein singen. Diesem Lärm muss man oft regelrecht entfliehen, und dann steigt man eben auch in die Benzinkutsche, um irgendwo draussen in der Natur den Segen der Stille zu geniessen.

Ich bin der Meinung, dass es nicht nur den Grundsatz der Freiheit, sondern auch jenen Grundsatz gibt, dass die Freiheit des einen den Lebensraum des anderen nicht allzusehr beeinträchtigen darf. Ich gebe jedoch zu, obwohl der Bundesrat in seiner Botschaft die Akzente allzu einseitig auf die wirtschaftlichen Überlegungen und technischen Schwierigkeiten legt, dass noch zu viele unbekannte Faktoren im Spiele sind, über die zuerst Erfahrungen gesammelt werden sollten. Die Idee dieser motorfahrzeug-

freien Sonntage sollte allmählich erprobt werden. Man sollte, wie Herr Aubert erklärt hat, experimentieren. Wir sollten zuerst den richtigen Einstieg finden. Da glaube ich, dass der Eidgenössische Bettag der geeignete Beginn wäre, das Umdenken, wie es die Initianten anregen, zu fördern und unser Verhältnis zur Technik zu überdenken. Am letzten Sonntag, am Eidgenössischen Bettag, als ich den starken Abendverkehr auf der N 1 von St. Gallen nach Zürich beobachtete, hatte ich das Empfinden, wie entwürdigend eigentlich diese Betriebsamkeit, diese hektische Eile, diese Sonntagsraserei an einem hohen Feiertag ist. Und man erinnert sich noch recht gut der Appelle, die vor ungefähr zwei Jahrzehnten, in den fünfziger Jahren, für einen autofreien Bettag ergingen. Diese Appelle an die Freiwilligkeit, das Auto am Bettag zu Hause zu lassen, haben leider nichts gefruchtet. Sie gingen unter in der Motorisierungswelle. Doch gerade der Bettag wäre der Tag im Jahr, um uns wieder den Segen der Stille und Besinnung zu lehren. Seine Bezeichnung als motorfahrzeugfreier Sonntag im Jahr würde wahrscheinlich auch von den erragtesten Automobilisten akzeptiert werden. Es ist auch nicht einzusehen, dass Sportplätze, Fussballplätze und Kinos an diesem Sonntag geschlossen sein sollen, während die Raserei und der Lärm auf der Strasse weitergeht. Von diesem Ansatzpunkt aus könnte die Idee der motorfahrzeugfreien Sonntage Wurzel fassen und weiter ausstrahlen.

Mein Vorschlag lautet dahin, den Eidgenössischen Dank-, Buss- und Bettag obligatorisch und von verfassungswegen – er beruht übrigens auf einem Tagsatzungsbeschluss aus dem Jahre 1831 – motorfahrzeugfrei zu erklären und darüber hinaus dem Bund über das Strassenverkehrsgesetz die Kompetenz zu erteilen, weitere Sonntage, so etwa den Ostersonntag oder Pfingsten, als motorfahrzeugfrei festzulegen. Viele Menschen würden solche Ruhesonntage als innere Bereicherung empfinden. Es wäre auch durchaus möglich – es liesse sich denken –, dass sie ein neues Brauchtum der Fussgänger, der Radfahrer, der Wanderer begründen würden; unserer motorverfallenen Welt würden sie auch zeigen, dass es auch ohne Auto geht, und man würde möglicherweise auch wieder das Fahrplanlesen und das Bahnfahren lernen.

Meine Ausführungen sind etwas skizzenhaft. Sie sind ein Versuch, einen Ausweg aus der Sackgasse zu öffnen, die Situation zu entkrampfen und auch eine Brücke zwischen Parlament und Initianten zu bauen. Viele von uns können der Initiative, wie sie vorliegt, nicht zustimmen, setzen jedoch der Idee der motorfahrzeugfreien Sonntage, die ihnen sympathisch ist, nicht gern ein hartes Nein entgegen. Diesen Freunden einer massvollen Lösung will dieser Gegenvorschlag entgegenkommen. Man wird ihn seitens der Initianten als zu mager bezeichnen. Ich bin jedoch der Auffassung, dass auch diese Idee wachsen und reifen muss und dass man nicht mit einer geballten Ladung aufwarten kann. Eine massvolle Lösung ist geeignet, dem Gedanken dieser motorfahrzeugfreien Sonntage für die Zukunft eine echte Chance zu geben.

In diesem Sinne bitte ich Sie, meinem Antrag zuzustimmen. Mit einer Rückweisung an die Kommission wäre ich einverstanden, damit die Tragweite der verschiedenen Anträge besser überprüft werden kann.

Fischer-Bremgarten: Der griechische Philosoph Sokrates soll in einer Auseinandersetzung über die Lebensqualität, Güter und Schätze dieser Erde, zu seinen Jüngern folgendes gesagt haben: «Der Mensch in der Gesellschaft kann nicht reich und glücklich leben durch das, was er besitzt, sondern vielmehr durch das, auf was er freiwillig und grossmütig verzichtet.» Diese tieferschürfende Lebensweisheit möchte ich zu Beginn meiner Ausführung über die Bejahung und positive Würdigung der Burgdorfer Initiative stellen.

Eine Tatsache kann auch der Bundesrat in seiner ablehnenden Botschaft nicht bestreiten: Den zwölf jungen, initiativen Technikern geht es in erster Linie darum, das

Umdenken zu fördern, das für eine vernünftige, menschenwürdige Bewältigung der Zukunftsprobleme unbedingt erforderlich ist. Es wirkt für mich schockierend, dass das Justiz- und Polizeidepartement, das für die ablehnende Botschaft federführend war, die Initianten gar nicht angehört hat, und ebenso stiefmütterlich wurden in der Botschaft die Argumente der Befürworter dargestellt. Es ist ein elementares Gebot des Anstandes und der politischen Fairness, dass eine Botschaft der Landesregierung über eine Initiative alle Aspekte eines solchen Volksbegehrens objektiv und vor allem neutral beleuchten und würdigen muss. Diese Anstandspflicht wurde in der bundesrätlichen Botschaft gröblich missachtet. Positive Seiten der Initiative wurden zum Beispiel durch Setzen des Textes in die Möglichkeitsform verniedlicht und heruntergespielt, weitere Vorteile dieses Volksbegehrens durch Uebertreibungen und Unstimmigkeiten und durch eine einseitige Betrachtungsweise in den Schatten verdrängt. Es ist zu bedauern, dass der Bundesrat mit seiner ablehnenden Haltung sich vor allem von rein wirtschaftlichen Ueberlegungen leiten liess; die menschlichen Vorzüge des Volksbegehrens wurden dementsprechend minderwertig eingestuft. Blenden wir doch in dieser Angelegenheit kurz zurück auf die bundesrätliche Botschaft zum Raumplanungsgesetz, ein sehr gut gerittenes und bevorzugtes Steckenpferd unseres Bundespräsidenten: In dieser Botschaft wurden wirtschaftliche Vor- und Nachteile kaum gestreift, aber um so mehr wurde die ideale Motivation des Raumplanungsgesetzes emporgelubelt und emporstilisiert. Es wurde gesprochen von Verbesserung der Lebensqualität, Schaffung von Freiheit, Freizeiträumen, von Erholungs- und Ruheräumen usw.

Beide Vorlagen – sowohl das Raumplanungsgesetz wie die Volksinitiative für zwölf autofreie Sonntage – haben doch einen gemeinsamen Nenner: Hebung unserer Lebensqualität, Förderung einer wohllicheren Schweiz. Wie weit die Aufrichtigkeit der bundesrätlichen Argumentation zu diesen beiden Vorlagen reicht, überlasse ich Ihnen zu beurteilen. Da wundert sich der Bundesrat, der in der gleichen Grundmaterie und Zielsetzung im Raumplanungsgesetz ideell argumentierte, bei der Burgdorfer Initiative aber rein wirtschaftliche Aspekte anführt, über die Staatsverdrossenheit des Schweizer Bürgers; man beklagt sich, dass das Schweizervolk nicht mehr regierbar sei und der Staat vom Bürger nicht mehr verstanden werde. Die Häufung von Volksinitiativen in der letzten Zeit ist absolut kein Zufall; sie bedeutet ein Symptom dafür, dass wesentliche Belange des Volkes bzw. des Gesamtinteresses vom Bundesrat zu wenig zielstrebig und nicht rechtzeitig an die Hand genommen wurden. Die Volksinitiative ist keineswegs ein Einbruch in das Regierungssystem, sondern ein erstrangiges Instrument direkter demokratischer Teilnahme an der staatlichen Willensbildung; also eine Art Akzelerator von Reformen.

Es ist gut, dass der Glaube an den Fortschritt, an das Wachstum und die Machbarkeit aller Dinge auch bei der Landesregierung in letzter Zeit erschüttert worden ist. In der kurzen mir noch zur Verfügung stehenden Zeit kann ich nicht alle Argumente des Bundesrates in seiner Botschaft entkräften, trotzdem mir das im übrigen leicht fallen würde. Ein Aspekt aus der bundesrätlichen Botschaft aber brennt mir auf die Zunge: Der Bundesrat glaubt, dass durch dieses Volksbegehren die Freiheitsrechte des Bürgers beeinträchtigt würden. Ja, welche Freiheit meinen Sie denn, Herr Bundespräsident? Meinen Sie die Freiheit des Automobilisten? Was hat diese mit der Freiheit des gesamten Schweizervolkes gemein? Hat dieses Volk als Ganzes nicht ein Recht auf einige Sonntage ohne Lärm, ohne verpestete Luft, ohne lärmige Veranstaltungen, das Recht auf Tage der Einkehr, der Besinnung und der Stille? Oder meinem Sie die Freiheit und Sicherheit Hunderttausender von Radfahrern und Fussgängern, die durch den immensen Sonntagsverkehr stark gefährdet und beeinträchtigt sind? In der Schweiz sind immerhin 1,9 Millionen Fahrräder immatrikuliert. Die Fussgänger und Radfahrer werden

in unserem Lande durch kein besonderes Gesetz geschützt. Als grosser Trost hat die Freiheit nicht für alle Schweizer Bürger bloss vier Räder. Oder meinen Sie, Herr Bundespräsident, die Freiheit einer Talschaft, beispielsweise jener des aargauischen Reusstales, wo Tausende von Mitbürgern durch einen sonntäglichen Lärmteppich vom Motorflugplatz Birrfeld oder Buttwil aus tyrannisiert werden? Wenn dann ein Komitee sich gegen diesen Fluglärm auflehnt und verlangt, dass überbaute Gebiete wenigstens am Sonntag nicht überflogen werden, bekommt es zur Antwort: Der Luftraum gehört uns und den Vögeln, und im übrigen können Sie uns ja Steine nachwerfen.

Dem Bundesrat bleibt der Vorwurf nicht erspart, dass er bei der Wertung und Gewichtung der Beeinträchtigung persönlicher Freiheitsrechte in der Botschaft in bewusst einseitiger Art und Weise nur die Freiheitsrechte der motorisierten Fahrzeugbesitzer als schützenswert erachtet.

Man kann wohl in Freiheit leben und doch nicht ungebunden sein. Dem Bundesrat ist gemäss Bundesverfassung ausser dem Schutz der Freiheit und der Rechte der Eidgenossen auch die Förderung der gemeinsamen Wohlfahrt anvertraut. Wohlfahrt und Wohlstand haben nicht den gleichen Nenner; das ist uns klar. Unter Wohlfahrt verstehen wir sicher alle das Bedürfnis und das Recht breiter Bevölkerungskreise nach Ruhe und echter Erholung. Eine moderne, reife Gesellschaft sollte daher anstreben, dass Freiheit und Rechte derjenigen geschützt werden, die unter den gegenwärtigen Verhältnissen arg leiden.

Der motorisierte private Strassenverkehr zahlt im übrigen seine Kosten nicht mehr; die Eigenwirtschaftlichkeit ist heute auf 65 Prozent gesunken, die übrigen 35 Prozent bezahlen also wir alle.

Unser Anliegen ist sinnvoll, äusserst bescheiden und massvoll. Weite Bevölkerungskreise und die vielen positiven Repräsentativumfragen bestätigen das eindrücklich. Wir brauchen mehr Vernunft im privaten Strassenverkehr. Dadurch wird der öffentliche, umweltfreundliche Verkehr gefördert. Der heutige private Motorfahrzeugverkehr am Sonntag, der bis zur Jahrtausendwende sich noch verdoppeln soll, beeinträchtigt unsere Lebensqualität auf unzumutbare Weise. Rein wirtschaftliche Ueberlegungen müssen zurücktreten. Die Initiativen sind mit ehrlichen, aufrichtigen und besonnenen Argumenten für die Fahrt durch die Volksabstimmung angegurtet; auf alle Fälle besser als mit der willkürlichen bundesrätlichen Verordnung über ein Gurtentragobligatorium.

Aus all diesen Gründen bitte ich Sie, meinen Antrag zu unterstützen.

Kaufmann: Ich beantrage Ihnen, das Geschäft an die Kommission zurückzuweisen mit der Auflage, einen Gegenvorschlag auszuarbeiten, wonach wenigstens für den Bettag ein allgemeines Motorfahrzeug-Fahrverbot erlassen werden soll. Es handelt sich dabei um ein altes Anliegen. 1938 hat der Schweizerische Heimatschutz bereits ein Bettagsfahrverbot gefordert, zu einer Zeit, als wir etwa 100 000 Motorfahrzeuge hatten. Der Bundesrat stellte sich damals auf den Standpunkt, man solle das freiwillig durchziehen. Dieser Aufforderung ist man ursprünglich auch weitgehend nachgekommen, mit der Zeit allerdings leider immer weniger. Heute zählt man in der Schweiz indessen nicht mehr 100 000 Motorfahrzeuge, sondern, wenn Sie die Mofas einbeziehen, etwa 2,9 Millionen.

Ich werte die Idee eines Sonntagsfahrverbots grundsätzlich als positiv. Ich verschliesse mich jedoch der Tatsache nicht, dass politische und praktische Schwierigkeiten es uns verunmöglichen werden, zwölf autofreie Sonntage – oder auch nur deren acht – zu verwirklichen. Ich bedaure es, dass sich in der Kommission dann nur die Fronten «acht autofreie Sonntage oder nichts» ergeben haben. Dabei hätte man im Ernst darüber diskutieren müssen, ob nicht ein oder allenfalls zwei Sonntage pro Jahr autofrei gehalten werden sollten. Ein solcher Sonntag gäbe uns Veranlassung, einmal ein wenig über den Sinn oder den

Unsinn der Technik – es gibt beides – nachzudenken. Ich glaube, wir haben hier einen gewissen Nachholbedarf im Geistigen. Dass diese Frontenbildung in der Kommission nicht zustande kam, lag daran, dass die Initianten erklärten, sie gingen auf höchstens acht autofreie Sonntage herunter. Ich glaube nun, dass wir hier nicht auf die Initianten Rücksicht nehmen müssen, sondern diese Abstimmung einfach hinzunehmen haben. Aber ebenso glaube ich, dass die ganze Frage von uns und vom Bundesrat nicht nur negativ behandelt werden darf. In der bundesrätlichen Botschaft und von den Kommissionssprechern sind grosse Schwierigkeiten aufgezeigt worden. Dazu gestatte ich mir die Frage: Wissen wir denn zum voraus immer alles? Wäre es nicht vernünftig, wenn wir einmal einen Versuch starten würden mit einem Fahrverbot für Motorfahrzeuge am eidgenössischen Betttag? Dann wären wir auch in der Lage, die wirtschaftlichen Konsequenzen einigermaßen zu ermessen, aber auch in bezug auf die administrativen und die technischen Schwierigkeiten, wahrscheinlich aber auch in bezug auf die grossen Vorteile, Erfahrungen zu sammeln. Man hat dann immer noch Gelegenheit, nach fünf oder sieben oder acht Jahren den definitiven Entscheid zu treffen. Deshalb bin ich auch gegen eine Verfassungsbestimmung.

Ich bin auch noch aus anderen Gründen gegen eine Aenderung der Verfassung. Abgesehen von der ohnehin merkwürdigen Situation, die in der Abstimmung entstünde – Sie kennen den Sog des zweimaligen Neins –, glaube ich, dass die Idee autofreier Sonntage, wenn überhaupt, etappenweise und behutsam Fuss fassen muss. Ich halte dafür, dass sich die Kommission und der Bundesrat doch auch zum Vorschlag, den eidgenössischen Betttag autofrei zu erklären, aussprechen sollten. Darum habe ich mir gestattet, Ihnen den Antrag zu unterbreiten, das Geschäft an die Kommission zurückzuweisen, d. h. im Grunde genommen, der Initiative Jaeger grundsätzlich Folge zu geben, dann aber nicht bei acht Sonntagen zu verharren, sondern vorläufig nur für den eidgenössischen Betttag ein Fahrverbot im Sinne von Artikel 2 des Strassenverkehrsgesetzes zu erlassen.

Matossi: Mit vielen anderen Menschen teilen wir die Freude über eine sichtbare Wandlung im Sinne eines vermehrten Umweltbewusstseins. Es ist auch sehr erfreulich festzustellen, dass dieser Trend nicht nur von einigen Fanatikern, die Umweltschutz à tout prix predigen und betreiben, verfolgt wird. In dieser Ansicht wurde unsere Kommission bestärkt, als die drei sympathischen Vertreter der Burgdorfer Initianten vor unserer Kommission Red und Antwort standen und wir Gelegenheit hatten, mit ihnen zu diskutieren. Noch bis vor wenigen Jahren schien es, dass wir die Nachteile der Motorisierung in Kauf nehmen könnten. Heute – und das ist ein bedeutender Fortschritt – wissen wir alle, dass man eine steigende Belastung unserer Umwelt nicht mehr ohne weiteres so quasi als Schicksalsschlag in Kauf nehmen muss. Oeffentliche Meinung und Regierung sind sich ihrer Verantwortung bewusst geworden. In diesem Sinne müssen wir den Burgdorfer Initianten für den Denkanstoss dankbar sein. Sympathisch und auch symptomatisch scheint es mir zu sein, dass ausgerechnet Absolventen einer technischen Hochschule hier die Initiative ergriffen haben, also Leute, welchen manche Zeitgenossen die Schuld für die steigende Umweltbelastung in die Schuhe schieben möchten. Soviel zur Einleitung.

Es genügt nun aber nicht, nur gute Ideen zu haben. Man muss sie auch in die Tat umsetzen, und hier beginnen in unserem Falle die Schwierigkeiten. Der Teufel liegt ja bekanntlich im Detail, und im Moment, wo man sich Ueberlegungen macht, ob sich die Glanzidee in die Praxis umsetzen lasse, wird es uns bewusst, dass man nicht mit dem Kopf durch die Wand rennen kann. Ich beabsichtige nicht, alle Vorbehalte zu zitieren. Diese können Sie in der sorgfältig abgefassten und ausführlichen Botschaft selber nachlesen. Ich möchte aber doch zu einigen Punkten, die

in unserer Fraktion diskutiert worden sind, Stellung nehmen.

1. Ist es richtig, dass durch einen Mehrheitsentscheid unseres Volkes – ich glaube zwar trotz Isopublic nicht recht daran – ein wichtiges Glied unserer Volkswirtschaft, nämlich der Tourismus und der Fremdenverkehr, gegenüber unseren benachbarten Touristik-Ländern entscheidend benachteiligt würde? Ich möchte Sie doch daran erinnern, dass die Ausgaben ausländischer Touristen – das sind ja für uns Deviseneinnahmen – in der Schweiz im Jahre 1976 5,4 Milliarden betragen. Die genauen Zahlen hat Ihnen der Referent deutscher Zunge heute morgen bereits dargelegt. Damit steht der Tourismus nach der Maschinenindustrie und der chemischen Industrie, jedoch vor der Uhren- und Textilindustrie, auf dem dritten Platz der fünf wichtigsten schweizerischen Exportindustrien. Das gibt – wenn man die Auslandsreisen von Schweizern berücksichtigt – immerhin noch einen Aktivsaldo der Fremdenverkehrsbilanz von rund 2,4 Milliarden Franken. Man hat zwar diese Ausfälle zu bagatellisieren versucht, aber wir können uns doch in dieser Beziehung nicht auf die Aeste wagen. Wäre es nicht auch paradox, wenn wir heute – einen Tag nach der Landwirtschaftsdebatte, in welcher immer wieder die Sorge um die Erhaltung der Existenzgrundlage für unsere Bergbevölkerung durchschimmerte – einer Initiative zustimmen würden, welche gerade das Gegenteil bewirkt und vor allem Randregionen und das Voralpengebiet empfindlich trafe. Ein Entscheid zugunsten der Initiative wäre uns leichter gefallen, wenn man uns sagen könnte, wer diese Verluste ausgleicht.

Der Abschnitt 2 des neuen Verfassungsartikels 37quater möchte dem Bundesrat die Kompetenz erteilen, Ausnahmen vom Verbot zu bewilligen. Das ist aber keine so einfache Sache, wie wenn der Gemeinderat von Scherzingen für einzelne seiner elf Wirtschaften Ausnahmebewilligungen für eine Freinacht erteilen muss. Ohne einen namhaften Personalaufwand im Bund und in den Kantonen, in Form von Pikettdiensten für kurzfristige Entscheide, lässt sich das bei einem Totalbestand von mehr als zwei Millionen motorisierten Vehikeln aller Art gar nicht machen. Ich komme auf diesen Punkt am Schluss meiner Ausführungen noch zurück. Schliesslich bleibt die aufgezwingene Einschränkung der persönlichen Freiheit Tatsache, auch wenn die Initianten und verschiedene meiner Vorredner das nicht gelten lassen wollen. Ich persönlich verzichte gerne auf ein Erdenglück, welches durch eine Paragrafenhecke eingezäunt ist.

Anlässlich unserer Kommissionssitzung vom 16. August erklärten die Initianten, dass sie auf der Zahl zwölf beharren. Mit Brief vom 16. September – also genau 30 Tage später – erklärt der Propagandist der Initianten, man wäre bereit, Konzessionen zu machen; zum Beispiel würde man über einen Gegenvorschlag diskutieren, bei welchem die unglückliche Formulierung «zweiter Sonntag des Monats» durch eine generelle zu ersetzen wäre, die Motorboote und Flugzeuge ausgeklammert wären, der Zubringerdienst durch Cars in die Touristen- und Skigebiete gestattet wäre und schliesslich von einer paritätischen Kommission die Rede ist, welche individuelle Ausnahmebewilligungen begutachten und erteilen könnte und welche die Strassen bezeichnen müsste, welche für Zubringerdienste und Cars offen wären. Heute morgen liegt nun auf unserem Pult noch ein weiterer Brief, dessen Inhalt weder mit der Initiative noch der oben erwähnten notwendigen Richtigstellung übereinstimmt. Als ich diese diversen Briefe und Stellungnahmen gelesen hatte, dachte ich mir: Der Most ist am Gären, man weiss aber noch nicht so recht, wie er nach abgeschlossener Gärung herauskommt. Sollen wir ihn im Sauserstadium trinken und Verdauungsbeschwerden riskieren oder sollen wir lieber warten, bis er nach abgeschlossener Gärung geläutert zur Verfügung steht?

Die Fraktion der Schweizerischen Volkspartei ist mit grosser Mehrheit der Ansicht, dass man diese Läuterung abwarten muss und im konkreten Falle dem Bundesrat folgen sollte. Wenn wir im Sinne des Bundesrates die Ver-

werfung der Initiative beantragen, machen wir vielleicht den Weg frei für bessere Lösungen auf Gesetzesebene, für die eine Minderheit unserer Fraktion bereit wäre, Hand zu bieten, vielleicht im Sinne des schwankenden Holzsteges unseres Kollegen Erwin Akeret. Sollte die Verfassungsmässigkeit bejaht werden, könnte im Sinne eines ersten Schrittes und sicher auch dem Wunsche vieler Mitbürger Rechnung tragend, der eidgenössische Dank-, Buss- und Bettag motorfahrzeugfrei gestaltet werden.

Unsere Fraktion empfiehlt Ihnen – mit dem Bundesrat – die Verwerfung der Volksinitiative.

M. Dafflon: Le groupe du Parti du travail et du Parti socialiste autonome votera contre l'initiative des douze dimanches sans véhicules à moteur; contre l'initiative Jaeger et contre la motion Aubert.

J'aimerais répondre à M. Aubert qui, ce matin, ne nous a pas paru très convaincu dans son plaidoyer, je dois dire même moins convaincant que d'habitude – il est beaucoup plus éloquent lorsqu'il est persuadé de ce qu'il défend à ce Parlement – et le rassurer. En ce qui nous concerne, nous ne nous arrogeons pas le droit de nous prétendre les seuls porte-parole des travailleurs, Monsieur Aubert. Nous n'avons pas cette prétention mais soyez rassuré, les travailleurs vous diront eux-mêmes, le jour de la votation de cette initiative, ce qu'ils en pensent.

Quant à nous, nous pensons qu'il est nécessaire d'entreprendre une véritable lutte contre la pollution mais contre toutes les pollutions; mais nous pensons également que cette lutte ne doit pas être entreprise n'importe comment et sans discernement. C'est en fait ce que nous propose l'initiative. Il en est de même des propositions de nos collègues Aubert – qui veut arriver au même résultat par la voie législative –, Jaeger – qui réduit l'interdiction à huit dimanches – et Oehen qui propose un contreprojet. En effet, si de telles propositions étaient acceptées, le résultat en serait, pour l'économie de notre pays, un retour au siècle passé. Cette action s'inscrit dans la liste des actions de gens parfois bien intentionnés, devenus consciemment ou non des adversaires du progrès scientifique, technique et de la technologie sans lesquels il n'y a pas de progrès social.

Nous déclarons qu'une lutte écologique conséquente consiste à s'en prendre d'abord à ces féodalités économiques d'un autre âge qui polluent réellement, qui gaspillent démesurément l'énergie parce que leurs propriétaires s'entêtent à vouloir maintenir leur profit à n'importe quel prix. On a souligné les graves inconvénients qui résulteraient, pour notre pays, de l'acceptation de l'initiative. Le rapporteur de langue française était tout à l'heure particulièrement éloquent. (Alors, lui, Monsieur Aubert, on sentait en revanche qu'il était convaincu de ce qu'il disait et qu'il connaissait bien le problème en sa qualité de magistrat.) On a donc souligné les graves inconvénients qui résulteraient de l'acceptation de l'initiative. Elle contribuerait à nous isoler et à éloigner les 50 millions de touristes qui, chaque année, visitent ou viennent dans notre pays, ou encore le traversent. Elle nous obligerait à dénoncer de multiples accords bilatéraux ou multilatéraux passés avec d'autres pays, accords qui ont pour but de réglementer les échanges et la circulation des véhicules, des aéronefs et des bateaux au travers de la Suisse, sur terre, dans les airs et sur l'eau. Nous considérons qu'il est nécessaire de bien expliquer cela à ceux de nos concitoyens qui pensent seulement pouvoir récolter des petits fleurs douze ou huit dimanches par année. Les rapports l'ont démontré. Elle aggraverait la situation de nombreux secteurs de l'économie ainsi que celle de régions du pays qui seraient complètement isolées. Mais c'est également et surtout porter atteinte à la liberté de nombreux citoyens qui seraient gravement désavantagés puisqu'ils n'auraient pas, comme d'autres, la possibilité d'utiliser leur véhicule un autre jour que le dimanche. Il est en fait assez paradoxal de vouloir, sous le couvert d'une meilleure protection de nos concitoyens, restreindre la liberté de tous ceux qui

ont besoin de leur véhicule le dimanche parce qu'ils n'ont pas d'autre jour pour se délasser avec leur famille.

Nous pensons qu'une véritable lutte contre la pollution c'est, par exemple, de demander au Conseil fédéral de ne pas attendre que la vallée du Rhône devienne comme la vallée de la Tarentaise, dans le département de la Savoie, qui ressemble à un désert à la suite des émanations de fluor. Depuis plusieurs années, les agriculteurs valaisans mènent une lutte pour faire reconnaître leur droit. Ils sont las et désespérés et craignent fort de se retrouver dans quelques années complètement ruinés, comme l'ont été les agriculteurs de la Tarentaise. Je dois ajouter que ce n'est pas la réponse que le Conseil fédéral a faite à notre collègue Gabrielle Nanchen, concernant les émanations de fluor, qui peut nous rassurer parce que, pour le moins, il nous démontre qu'il n'entend pas et qu'il ne veut pas prendre des dispositions. Il est évident qu'une pareille attitude du Conseil fédéral, devant un événement si important et si grave que la pollution de la vallée du Rhône, peut encourager quantité de nos concitoyens à voter l'initiative qui nous est proposée. Ce serait d'ailleurs un faux remède, qui n'aiderait malheureusement pas les Valaisans à sortir de leurs difficultés.

On devrait demander aussi au Conseil fédéral de sévir également sans pitié contre les entreprises industrielles qui polluent l'atmosphère, qui déversent leurs déchets dans les cours d'eau et mettent en danger la faune au point d'en rompre irrémédiablement l'équilibre biologique. Mais encore, il faut souligner la réalité du rapport que l'on ne peut pas ignorer entre les atteintes portées à l'environnement, la dégradation de la nature et celle portée à l'homme. J'en prends pour exemple, chez nos voisins, les usines cancérigènes de Solvay en Italie, l'usine de Seveso de sinistre mémoire et l'usine d'amiante du Tessin, qui fait l'objet de nombreuses protestations de la part de la population et des travailleurs de cette entreprise.

Nous déclarons qu'il serait beaucoup plus opportun de nous unir tous et d'appeler le peuple suisse à lutter contre la plus épouvantable des pollutions qui nous menace tous, sans exception, celle que nous fait courir la bombe à neutrons que l'on se propose de produire industriellement aux Etats-Unis et dont on veut munir les troupes américaines stationnées à notre frontière. Le danger est réel. Et comme le souligne le chroniqueur militaire du journal *La Suisse*, le colonel Christian Dominicé, après avoir indiqué qu'il est indéniable que la bombe à neutrons abaisse singulièrement le seuil nucléaire, déclare: «Il y a de bonnes raisons d'estimer que la bombe à neutrons accroît la probabilité d'une guerre nucléaire.» Si l'on veut poser la question écologique en termes justes, elle doit être également posée en termes de gouvernement et de pouvoir.

C'est dans ce sens que nous pensons qu'il faut agir: engager une véritable lutte de tout le peuple pour la protection de l'environnement, pour la protection de l'individu et pour la sécurité de tous.

Bürer: Die Fraktion der CVP empfiehlt Ihnen grossmehreheitlich, die Volksinitiative der motorfreien Sonntage abzulehnen. Dabei geben wir ohne weiteres zu, dass die Ziele der jungen Initianten in dem Sinne als erstrebenswert gelten können, als sie mehr Ruhe im heutigen Stress, weniger Autoabhängigkeit des Menschen und vermehrten Umweltschutz anstrebt. Nur sind wir überzeugt, dass der vorgeschlagene Weg nicht als der richtige bezeichnet werden darf.

Als direkter Anwohner der berühmt-berüchtigten Walenseestrasse, die die Ehre hatte, heute auch von Herrn Jaeger erwähnt zu werden, werden Sie mir zugestehen müssen, dass ich mich in Sachen Autoschlagen, Stossverkehr und Abgasbelastigung leider auskennen muss. Persönlich und im Namen der Anwohner dieser Strassen bin ich deshalb an einem vernünftigen Verkehrsfluss und mehr Ruhe voll interessiert. Die Gründe, die uns in der Fraktion zur Ablehnung der Initiative veranlassen, sind aber vielfäl-

tig. Erlauben Sie mir, nur deren drei hier kurz zu unterstreichen.

1. Die wirtschaftlichen Erwägungen. Diese wurden in der Botschaft eingehend dargelegt. Die Nachteile für den Fremdenverkehr, den Tourismus und die abgelegenen Gebiete wurden klar aufgezeigt und heute auch von den Kommissionssprechern untermauert. Ich glaube hingegen, dass es nicht möglich ist, die Verluste, welche die autofreien Sonntage bestimmten Betrieben verursachen, in Prozenten ausdrücken zu können. Herr Oehen kann das vielleicht, es ist aber nach meiner Ansicht nicht möglich. Eine wesentliche Rolle spielt dabei nämlich die Witterung. Stellen Sie sich zum Beispiel vor, der zweite Januarsonntag und der zweite Februarsonntag seien strahlende Sonntage mit besten Schneebedingungen. Was in gewissen Gebieten durch das Autofahrverbot verlorengeht, ist kaum abzuschätzen. Es kann Frequenzen an Bahnen, Anlagen und Betrieben auf ein Minimum reduzieren. Ein Ausgleich ist einfach nicht möglich. Dasselbe können Sie von ausgesprochen schönen warmen Badetagen sagen. Wenn zum Beispiel am Pizol an Sonntagen ein Hauptteil der Gäste aus dem süddeutschen Raum mit Personenwagen oder Cars anreist, so kann ich mir lebhaft vorstellen, dass diese Gäste, wenn sie an der Grenze einmal zurückgewiesen werden, künftig andere Ski- oder Wandergebiete aufsuchen. Sie haben in der Nähe beste Gelegenheit. Ueberhaupt werden die Verhältnisse an der Grenze, wie Herr Bundespräsident Furgler in der Kommission ausführte, äusserst unangenehm. Dass dies unserem Fremdenverkehr schweren Schaden zufügt, liegt auf der Hand.

2. Mit der Annahme der Initiative schaffen Sie auch vermehrt soziale Ungleichheiten. So sind es doch vor allem jene Leute, die das Wochenende zur Erholung oder zur Ruhe an ihrem gewünschten Ort nicht auf den Montagmorgen für die Rückreise ausdehnen können, die durch diese Massnahme betroffen werden. Auch hier ein Beispiel aus der Praxis. Sehr viele Familien vermögen kein eigenes Ferienhaus oder eine Zweitwohnung. Sie können sich hingegen beispielsweise einen Wohnwagen oder ein Wohnzelt leisten. Ihr Wochenende verbringen sie vielfach über das ganze Jahr an ihrem Stammpfad. Hier finden sie Ruhe und Erholung. Es ist aber nicht möglich, diesen Platz mit der notwendigen Ausrüstung, Verpflegung usw. mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Sie sind auf ihre Wagen angewiesen. Sie können auch nicht am Montagmorgen zurückreisen, sei das nun 3 Uhr oder 4 Uhr, da sie zur Arbeit und ihre Kinder zur Schule müssen. Ueber die Motorboote will ich mich nicht äussern, auch hier könnte man Verschiedenes anführen.

3. Zur persönlichen Freiheit: Es ist festzuhalten, dass nicht alle unter Ruhe und Erholung dasselbe verstehen. Dabei will ich nicht darauf hinweisen, dass sich Jugendliche auch in ziemlich lärmigen Diskotheken zu erholen pflegen. Durch das Sonntagsfahrverbot werden die Möglichkeiten der Erholungssuchenden wesentlich eingeschränkt. Es geht doch heute nicht darum, dass man einfach Sonntagsausfahrten um des Fahrens willen macht. Dieses Zeitalter haben wir hinter uns. Was aber heute immer mehr gesucht wird, das sind die einem persönlich zusagenden Arten der Erholung. Nicht nur die älteren Leute, auch die Jugend braucht Erholung. Sie liebt sogar in der Freizeit den Sport und die körperliche Leistung. Es sind in Gottes Namen nicht alles nur Fussgänger und Spaziergänger. Die Jungen suchen die ihrem Sport und ihrer Erholung zusagenden Gebiete. Um dieses Ziel aber zu erreichen, sind sie meist auf ein Fahrzeug angewiesen, einmal weil die öffentlichen Verkehrsmittel sie nur sehr beschränkt in dieses Gebiet bringen können. Zum Zweiten aber, weil sie Ausrüstung, Proviant und Sportgerät mitführen müssen. Es gibt eine Reihe von Beispielen. Man könnte vom Bergsteiger, Ruderer, Kanufahrer, Deltasegler, Sportfischer, Pilzsucher usw. sprechen, ja sogar den Skilangläufer können Sie erwähnen, der sein Auto mitnimmt und es als Umkleidelokal benützt.

Damit will ich einfach sagen, dass der Erholungssuchende das Auto nur als Mittel zum Zweck benützt. Er braucht den Wagen vielleicht ein bis zwei Stunden im Tag, um damit acht bis zehn Stunden Erholung auf die ihm zuzugewandene Art zu geniessen.

Ich komme zum Schluss: Die Initianten wollen ein Umdenken zum Umschwenken, was sicher anerkannt wird. Sie sehen zur Erreichung dieses Zieles nur ein Mittel: die staatliche Intervention, das Verbot. Wenn die Phantasie und auch die Mittel, die in letzter Zeit für diese Initiative aufgewendet wurden, für eine freiheitlichere Lösung eingesetzt worden wären, glaube ich, hätte man an die Vernunft und die Einsicht des Schweizervolkes appellieren können. Dass das möglich ist, hat der seinerzeitige Aufruf bewiesen, wie Herr Kaufmann es heute angeführt hat, dass der eidgenössische Bettag zum autofreien Sonntag empfohlen wurde. In den ersten Jahren hat das bestens funktioniert. Nachher wurde hier nichts mehr unternommen. Möglichkeiten für die vernünftige Verwendung des Autos, was das Ziel der Initiative ist, müssen sich mit Mitteln finden lassen, die nicht zum vornherein mit Verboten, Polizei und Bussen bewerkstelligt werden müssen.

Die Fraktion der CVP lehnt deshalb die Burgdorfer Initiative sowie die Initiative Jaeger ab, die etwas weniger straff acht autofreie Sonntage fordert, dabei aber grundsätzlich dieselben Probleme aufwirft. Deshalb Ja zum Umdenken, zum Umschwenken aber freiheitlich denken.

M. Corbat: Il est assez piquant de constater que, pour une fois, deux Genevois qui se sont succédé ce matin à la tribune et qui sont d'horizons politiques très différents, sont d'accord sur ce sujet (V i n c e n t: Tout peut arriver!). (Rires) En effet, tout peut arriver, Monsieur Vincent!

Le groupe radical-démocratique est sensible à l'amélioration de la qualité de la vie, mais pas au prix d'un dirigisme qui nous prescrira notre manière de vivre.

Aimer, danser, boire et chanter font encore partie de nos libertés. Circuler le dimanche à pied, à bicyclette, à cheval ou en voiture automobile fait aussi partie des libertés d'un peuple adulte, respectueux des égards qu'il doit à son prochain. Lorsque le Conseil fédéral décréta, en 1973, trois dimanches sans voiture, c'était pour d'évidentes raisons de pénurie. Formuler aujourd'hui une interdiction générale de circuler sur terre, dans les airs et sur nos lacs douze ou huit dimanches par année, c'est nous priver de nos libertés individuelles, c'est porter un préjudice certain aux habitants des régions éloignées, c'est empêcher les citoyens de se mettre au vert le dimanche. Quand le feraient-ils autrement? C'est, enfin, imposer à nos hôtes étrangers des mesures d'austérité que nous ne voulons pas.

Cette initiative me fait un peu penser à la rigueur de ce pasteur qui ne buvait pas, qui ne fumait pas, qui ne dansait pas, qui... enfin, je m'arrête là, et qui voulait imposer sa façon de vivre à ses paroissiens. Devant la résistance de ces derniers, il finit par les autoriser à danser, mais seulement, comme le rappelait plaisamment le Dr Gautier en parlant de sa grand-mère, dans les bals de charité.

Non, Mesdames et Messieurs, on peut améliorer la qualité de vie sans interdire aux gens d'accéder aux loisirs. On peut instituer des mesures de police pour maintenir ces loisirs dans des limites raisonnables, mais non imposer des interdictions que rien ne justifie, car c'est ignorer les progrès réalisés jusqu'ici pour améliorer cette qualité de vie. Nous avons construit des autoroutes pour protéger nos villages et nos zones de verdure. Nous n'allons pas aujourd'hui interdire aux automobilistes de s'en servir. Nous avons institué des limitations de vitesse et diminué ainsi le nombre des accidents de circulation. Allons-nous empêcher l'immense majorité des automobilistes, qui se servent de leur voiture non par prestige, mais pour se déplacer, pour nouer des contacts, pour se rencontrer entre amis dans des manifestations culturelles, folkloriques ou sportives, en reportant simplement et massivement le trafic sur

les heures avant et après l'interdit? Je ne vois pas pour ma part ce que l'environnement y gagnerait, si ce n'est des accumulations de gaz d'échappement à ces mêmes heures. Non, Mesdames et Messieurs, le beautéés naturelles de notre pays, où le tourisme et l'accueil ne sont pas de vains mots, doivent demeurer à la portée de ses habitants et cela durant les moments de détente, c'est-à-dire essentiellement le dimanche, où la grande majorité d'entre eux peuvent gagner les zones de verdure pour s'y promener, s'y délasser, pour en jouir tout à leur aise.

On voudrait aujourd'hui nous imposer une interdiction s'étendant à huit, voire à douze dimanches, ou à une seule fête. Demain, on finira bien par nous interdire d'autres loisirs. Ceux d'entre vous, Mesdames et Messieurs, qui ont vu la Fête des vigneronns à Vevey, savent pourtant que Bacchus et Vénus dispensent du plaisir. Faut-il en arriver à décréter ce fameux «jamais le dimanche» – car c'est à cela que nous aboutirons un jour – pour réprimer de prétendus abus? A ce rythme, nous finirions bien par devenir un peuple paresseux et ennuyeux. Alors, pendant qu'il est encore temps, nous disons non à ces censeurs trop vertueux.

Alder: Sowohl das Volksbegehren, mit dem wir uns heute zu befassen haben, als auch die vorliegenden parlamentarischen Anträge Jaeger, Oehen und Aubert sind letztlich wohl Ausdruck des Gefühls, dass die menschliche Technik mit ihren Errungenschaften ihrem eigenen Schöpfer, dem Menschen, davonzulaufen droht. Was einst gepriesen wurde als Befreiung des Menschen aus materieller und geistiger Enge, nämlich die dank technischem Fortschritt erreichte Mobilität, wird heute gewissermassen als Fluch empfunden. Das Unbehagen ist offenbar weit verbreitet und – das scheint auch der Bundesrat anzuerkennen – nicht unbegründet.

Eine verantwortungsbewusste Politik muss sich indessen davor hüten, auf dieses Unbehagen gleich mit extremen Massnahmen zu reagieren, zumal dann, wenn hinreichend Mittel und Instrumente zur Verfügung stehen, die erlauben, die Nachteile der nach wie vor erwünschten Mobilität in den Griff zu bekommen. Extrem sind nämlich – mit Ausnahme des Antrages Akeret – alle Vorschläge, die uns heute unterbreitet werden. Ob zwölf oder acht sogenannte motorfahrzeugfreie Sonntage, das ist völlig irrelevant. Wir stehen vor der Tatsache, dass Volksbegehren und Antragsteller mit einem rigorosen Verbot einen Zustand erreichen wollen, der grosse Teile unserer Bevölkerung in unerträglicher Weise benachteiligt. Ich wiederhole nicht, was der Bundesrat in seiner Botschaft bereits und im Gegensatz etwa zu dem, was die Herren Oehen und Fischer gesagt haben, ebenso knapp wie zutreffend ausgeführt hat.

Ich möchte lediglich zwei rechtliche Erwägungen in den Vordergrund rücken, die bisher zu wenig herausgestellt wurden:

Unser freiheitlicher Staat muss sich in all seinem Tun dem elementaren Grundsatz unterordnen, dass polizeiliche Eingriffe in die Freiheit des einzelnen nicht schärfer sein dürfen, als der angestrebte Zweck der Massnahme erfordert. Nun lassen sich die von den Initianten und ihren Anhängern in diesem Saal erstrebten Ziele: gesunder Schlaf, bessere Erholung, weniger Unfälle, aktiver Umweltschutz in bezug auf Lärm und Abgase, sparsamerer Umgang mit Energie und so weiter ebenso wirksam, ja noch wirksamer mit Massnahmen verwirklichen, die die von den Initianten uns unterbreiteten Beschränkungen der Bewegungsfreiheit des einzelnen nicht notwendig machen. Nichts steht entgegen, jene Strassen mit zeitlich befristeten Fahrverboten zu belegen, wo dies mit Rücksicht auf das Ruhebedürfnis der Bevölkerung gewünscht wird. Nichts steht entgegen, wirksame Massnahmen zur Bekämpfung des Lärms und der Verunreinigung der Luft zu treffen, die dann nicht nur an zwölf oder acht autofreien Sonntagen, sondern das ganze Jahr hindurch wirksam sind. Nichts steht entgegen, durch Geschwindigkeitslimiten, Gurtentragen, zweckmässige

Anlegen von Fuss- und Wanderwegen die Unfälle herabzusetzen und den gesunden Tourismus zu fördern. Sie wissen alle, dass wir im Begriffe sind, solche Massnahmen, die nicht nur an Sonntagen, sondern an jedem Tag ihre positive Wirkungen entfalten werden, zu treffen. Mit anderen Worten: Wir können und müssen die Bedingungen zur Benützung von Fahrzeugen gezielt beschränken, aber den Gebrauch der Fahrzeuge selbst sollen wir nicht auch noch verbieten, derart pauschal verbieten, wie das von den Initianten des Volksbegehrens angestrebt wird. Das ist Ausdruck politischer Gesundheitsbeterei, verletzt in eklatanter Weise das Verhältnismässigkeitsprinzip und zwingt zu einem übersteigerten polizeilichen Kontrollapparat, den wir nicht wollen. Im übrigen wäre der Bundesrat wohl nicht zu beneiden. Selbst Herr Bundespräsident Furgler wird nämlich nicht in der Lage sein, Monate zuvor in Erfahrung zu bringen, welches Wetter uns der Himmel wann beschert. Wetterbedingtes Pech wäre daher mit Sicherheit zu erwarten: Autofreie schöne Sonntage und Regensonntage, an denen man ausfahren dürfte, aber wegen des schlechten Wetters nicht ausfahren will.

Es stellt sich im übrigen auch die Frage, ob die Massnahmen der Art, wie sie hier von den Initianten vorgeschlagen werden, nicht dem Artikel 11 der Europäischen Menschenrechtskonvention widersprechen. Nach dieser Vorschrift darf das Recht, sich frei zu versammeln, keinen anderen Einschränkungen unterworfen werden, als dies im Interesse der nationalen und öffentlichen Sicherheit und Ordnung, Gesundheit und Moral notwendig ist. Pauschale Verbote derart, wie sie die Initianten oder auch Herr Aubert und Herr Oehen aus ganz anderen Gründen anstreben, führen im Ergebnis zu einer Beschränkung der Versammlungsfreiheit, die wohl schwerlich mit diesem durch die Europäische Menschenrechtskonvention recht rigoros geschützten Freiheitsrecht in Einklang zu bringen ist.

Ich bitte Sie daher namens der einstimmigen Landesringfraktion, das Volksbegehren abzulehnen. Eine knappe Fraktionsmehrheit, für die ich hier spreche, lehnt aus den angeführten Gründen auch die Anträge Jaeger sowie die weiteren Anträge Aubert und Oehen ab. Gleichzeitig ersuchen wir aber den Bundesrat, mit grösserer Entschlossenheit als bisher für die Verwirklichung jener Massnahmen zum Schutz der Umwelt gegen Lärm und Luftverpestung zu sorgen, über deren Notwendigkeit er ja kaum mehr einer Belehrung bedarf.

Rubi: Die sozialdemokratische Fraktion hat in einer ersten Abstimmung sowohl die Burgdorfer Initiative wie die parlamentarische Initiative Jaeger abgelehnt. Angesichts des knappen Abstimmungsergebnisses wurde dann Stimmfreigabe beschlossen. Mit dieser Stellungnahme möchte die Fraktion deutlich machen, dass auch sie eintritt für den Kampf gegen Luftverschmutzung und Lärmbekämpfung.

Von mir werden Sie jetzt nicht erwarten, dass ich für diesen oder jenen Vorschlag eintreten werde. Bekanntlich setzt sich der Fremdenverkehr aus zwei Komponenten zusammen: einerseits der Reise und andererseits dem Aufenthalt. Dank der Verbesserung aller Verkehrsträger hat die Reise stark an Gewicht gewonnen. Man darf füglich die Auffassung vertreten, dass die Entwicklung des Tourismus und die Frequenzsteigerungen gegenüber früheren Jahrzehnten zu einem wesentlichen Teil dem Ausbau unserer Bahnen und Strassen und dem attraktiven und zeitsparenden Flugverkehr zuzuschreiben sind. Nebst dem öffentlichen Verkehr hat auch der private Motorfahrzeugverkehr die Voraussetzung für die heute recht erfreuliche Situation geschaffen. Gute Verkehrserschliessungen haben auch zu einer starken Erweiterung von Reisezielen geführt. Nun wissen wir, dass mehr als 60 Prozent aller Uebernachtungen in unserem Lande auf die wirtschaftlich sonst wenig begünstigten voralpinen und alpinen Regionen entfallen. Im Winter konzentriert sich der Tourismus noch augenfälliger auf die Berggebiete. Der Reiseverkehr im weiteren Sinne stellt für zahlreiche Berggegenden eine anderweitig

gar nicht zu ersetzende Arbeit und Verdienstmöglichkeit dar. In fast allen Fremdenverkehrsgebieten sind in den letzten Jahren und Jahrzehnten grosse Anstrengungen unternommen worden. Gewaltige private und öffentliche Investitionen waren notwendig, um gegenüber der Konkurrenz zu bestehen. Gerade die Entwicklung des Naherholungsverkehrs führt in vielen Stationen zu Kapazitätsengpässen, die den Ausbau der touristischen Einrichtungen notwendig machen. Wir stellen aufgrund unserer sehr summarischen Einleitung fest: der vorgesehene Eingriff in die freie Entfaltung des Tourismus, besonders wenn er dauernden Charakter hat, trifft vorab die Berg- und Randregionen, insbesondere Gegenden, die nicht an den öffentlichen Verkehr angeschlossen sind. Zweitens: Nicht zuletzt dank der Motorisierung haben sich die Reisegewohnheiten geändert. Der Naherholungsverkehr hat stark an Bedeutung gewonnen, ganz besonders der Wochenendverkehr, der für viele Wirtschaftszweige entscheidend ins Gewicht fällt. Wir müssen hier, wenn auch nur in einem Satz, darauf hinweisen, dass der Ausflugsverkehr in vielen Gebieten die touristische Haupteinnahme darstellt, wobei erfahrungsgemäss das Sonntagsgeschäft massgebend ist. Die regionale Wirtschaftsförderung ist heute sicher unbestritten. Es ist nun wenig sinnvoll, die Ziele der Förderpolitik, die staats- und sozialpolitischen Motiven entspringen, durch Sonntagsfahrverbote teilweise in Frage zu stellen. Es ist auch erwiesen, dass zahlreiche Dienstleistungsbetriebe – wir denken vorab an das Restaurationsgewerbe und touristische Transportanlagen – einen wesentlichen Teil ihres Umsatzes am Wochenende erzielen. Eine Studie der Tagesfrequenzen der touristischen Spezialverkehrsmittel in Lenk und Gstaad-Saanen in der Wintersaison 1973/1974 stellt fest, dass 40 bis 47 Prozent der gesamten Frequenz an Wochenenden und Feiertagen realisiert werden. Beim gewählten Beispiel handelt es sich um keinen Einzelfall. In zahlreichen schweizerischen Ferienorten begegnen wir ähnlichen Verhältnissen. Ein Sonntagsfahrverbot müsste sich somit auch auf die Ausflugs- und Bergrestaurants entscheidend auswirken. Keine rosigen Prognosen könnte man vor allem den Orten stellen, die sich für die Förderung des Ferienaufenthalts-Tourismus nicht eignen und sich deshalb als touristische Hauptform auf den Ausflugsverkehr konzentrieren. Wir denken in diesem Zusammenhang an die Skiregionen im Voralpengebiet, die nur mit dem Privatwagen erreichbar sind. Für sie dürfte die Annahme der Initiativen besonders nachteilige Auswirkungen zeitigen. Es ist zu beachten, dass in vielen Regionen kein oder nur ein bescheidenes Beherbergungsangebot zur Verfügung steht und deshalb der Sonntagsverkehr von ausschlaggebender Bedeutung ist. Ich gebe zu: Ohne öffentlichen Verkehr wäre der Tourismus schlechthin undenkbar. Man darf sich aber auch nicht der Illusion hingeben, die Wochenendreisenden würden mit der Einführung von zwölf autofreien Sonntagen in Scharen auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen. Für die Richtigkeit dieser These sprechen leider für viele Familien schon allein finanzielle Ueberlegungen. Für nicht wenig Leute bildet die Möglichkeit der Benützung des Personenwagens die Voraussetzung für regelmässige Wochenendfahrten. Es ist sicher auch nicht zu bestreiten, dass diejenigen bevorteilt würden, die eine Rückreise auf den Montag verschieben könnten. Letztlich bedeutet Fremdenverkehr, ökonomisch gesehen, Beschäftigung und damit Einkommen. Die Annahme der Initiativen würde Umsatzeinbussen mit sich bringen. Für die betroffenen Bevölkerungskreise stellt das keine besondere Attraktion dar und trägt jedenfalls für sie zu der von den Initianten angestrebten Hebung der Lebensqualität wenig bei. Das Reise- und Ferienland Schweiz geniesst nach wie vor einen grossen Goodwill, nicht zuletzt dank unserem traditionellen und hochwertigen Gastgewerbe und der politischen und sozialen Stabilität. Können wir es uns leisten, Ausländer an der Grenze zurückzuweisen und unsere Werbeanstrengungen zu beeinträchtigen? Wollen wir unsere Glaubwürdigkeit als tou-

ristenfreundliches Land in Frage stellen? Als Befürworter der Liberalisierung des internationalen Reiseverkehrs lehnen wir isolierte Massnahmen ganz entschieden ab. Man muss wohl anerkennen, dass es in den letzten 20 Jahren oft schmerzlich ist, immer das vernünftige Mass zu finden. Wir meinen auch, dass eine teilweise Einschränkung der Freiheit die Grundrechte des Menschen keineswegs in Frage stellt. Unseres Erachtens ist aber das Verbot die höchste, wenn auch negative Form eines Eingriffes in die Privatsphäre des Menschen.

Diese Ueberlegungen veranlassen mich, Sie zu bitten, sowohl die Burgdorfer Initiative als auch die parlamentarische Initiative Jaeger und den Antrag abzulehnen. Verbote, die sich wirtschaftlich einseitig auswirken, sind unfair, ganz besonders, wenn sie sich gegen die Berg- und Randgebiete richten.

Ein Wort zu Herrn Oehen: Sie haben «die Herrschaften des Fremdenverkehrsverbandes» erwähnt und damit die touristischen Spitzenorganisationen angesprochen. Man darf wohl sagen, Herr Oehen, dass diese Organisationen zum Wohle der Berg- und Randregionen allerhand erreicht haben. Von Ihrer Bewegung, Herr Oehen, kann man das nicht behaupten. In der Regel haben Sie dem Tourismus nur Schwierigkeiten bereitet. Es ist ein Unfug, zu behaupten, dass die Fremdenverkehrsorganisationen nur wirtschaftlich denken. Herr Oehen weiss auch aufgrund von Interventionen von mir in diesem Rate, dass ich über ein recht ausgeprägtes Umweltschutzbewusstsein verfüge.

Hier wird die Beratung dieses Geschäftes abgebrochen

Le débat sur cet objet est interrompu

77.031

Truppenordnung. Aenderung Organisation des troupes. Modification

Siehe Seite 990 hiervor — Voir page 990 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 22. September 1977

Décision du Conseil des Etats du 22 septembre 1977

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlussesentwurfes 134 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

76.085

Bundesverfassung (Konjunkturartikel) Constitution fédérale (article conjoncturel)

Siehe Seite 568 hiervor — Voir page 568 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 19. September 1977

Décision du Conseil des Etats du 19 septembre 1977

Differenzen – Divergences

Art. 31quinquies

Antrag der Kommission

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Motorfreie Sonntage. Volksinitiative

Dimanches sans véhicules à moteur. Initiative populaire

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1977
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	77.046
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.09.1977 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1073-1090
Page	
Pagina	
Ref. No	20 006 017

Sechste Sitzung – Sixième séance**Montag, 26. September 1977, Nachmittag****Lundi 26 septembre 1977, après-midi**

15.30 h

Vorsitz – Présidence: Frau Blunschy

Präsident: Meine Kolleginnen und Kollegen, am gestrigen Sonntag sind die stimmberechtigten Bürgerinnen und Bürger zur Urne gerufen worden, um zu verschiedenen wichtigen Vorlagen Stellung zu nehmen. Die durchschnittliche Stimmbeteiligung betrug im Gegensatz zu den vorangehenden Urnengängen mehr als 50 Prozent. Das ist erfreulich und beweist, dass die Bereitschaft des Volkes besteht, in wichtigen Fragen die Mitverantwortung zu übernehmen.

Festzustellen ist auch, dass die Mehrheitsbeschlüsse des Parlaments die Zustimmung der Bürger gefunden haben mit dem Ja zur Erhöhung der Unterschriftenzahlen bei Initiative und Referendum und mit dem Nein zur Albatros- und Mieterschutzinitiative. Dagegen ist der Gegenvorschlag des Parlaments zur Mieterschutzinitiative abgelehnt worden, vermutlich nicht zuletzt wegen der Abstimmungsmodalitäten, die ein zweifaches Ja nicht ermöglichen. Auf diese Problematik ist in diesem Rat bereits im Zusammenhang mit der Behandlung des Gesetzes über die politischen Rechte hingewiesen worden. Das Ergebnis der vier ersten Abstimmungen zeigt, dass zwischen der Mehrheit des Parlaments und der Mehrheit der Stimmbürger zwar nicht in allen, aber doch in wichtigen Punkten Übereinstimmung festgestellt werden kann.

Für die am meisten umstrittene Vorlage, die Fristenlösungsinitiative, hat das Parlament keine Empfehlung herausgegeben. Volk und Stände haben diese Initiative verworfen. Das Nein zur Fristenlösung muss als Auftrag an das Parlament gewertet werden, den Schutz von Mutter und Kind und den Schutz der Familie zu verstärken und auszubauen. Befürworter und Gegner der Fristenlösung waren sich über die Notwendigkeit dieses Schutzes vor der Abstimmung einig. Beide Lager sollten sich nach der Abstimmung ihrer Versprechungen erinnern. Ich hoffe, dass sie nach der Verwerfung der Fristenlösung bereit sind, in gemeinsamer Anstrengung den Mutterschutz zu verbessern.

77.046

**Motorfreie Sonntage. Volksinitiative
Dimanches sans véhicules à moteur.
Initiative populaire**

76.225

**Parlamentarische Initiative (Jaeger).
Autofreie Sonntage
Initiative parlementaire (Jaeger).
Interdiction de circuler certains dimanches**

76.463

**Motion Aubert. Zwölf autofreie Sonntage
Douze dimanches par année sans circulation
à moteur**

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 1073 hiervor — Voir page 1073 ci-devant

Röthlin: Es ist eine gefährliche Tendenz, das Glück des Menschen durch immer mehr Verbote dekretieren und erzwingen zu wollen. Heute soll das Autofahren an zwölf Sonntagen verboten werden; morgen wird wahrscheinlich das Rauchen, das Weintrinken, das Biertrinken, das Klettern und das Deltafliegen verboten werden. Für alles lassen sich idealistische, das heisst wohlgemeinte Gründe finden, und dies spreche ich all den Initianten auch nicht ab, höchstens vielleicht das Gespür für die wirtschaftliche Realität. Das Ende ist, dass wir in einen totalen Staat hineinrutschen, der uns mit einem immer enger geschnürten Korsett von obrigkeitlichen Verboten aller Art als freie Menschen erdrückt. Diesen Mehrverboten und Mehrinterventionen des Bundes hat ja das Schweizer Volk über das vergangene Wochenende ein klares Verdikt gesetzt. Der Stellungnahme des «Vaterlands», die zur Erhöhung der Unterschriftenzahl festhält, dass aus diesem Ergebnis sicher auch ein Ueberdruss abzulesen sei, der durch die allzuvielen Volksbegehren der vergangenen Jahre entstanden sei, kann ich voll beipflichten. Auch kann ich unterstützen, wenn sie zur Mieterschutzinitiative meint, dass das Schweizer Volk die politische Reife hat, diesem systemverändernden Volksbegehren das gebührende Nein zu verpassen.

Das Sonntagsfahrverbot hat mit der Fristenlösung prima vista sehr wenig zu tun, höchstens prophylaktisch, zum Beispiel für Jungverliebte oder Junggebliebene. Sicher sind Sie nach diesem bedeutungsvollen Entscheid am Bruder-Klausen-Sonntag mit mir einig, dass die verschiedenen Organisationen, die sich energisch gegen die Fristenlösung gewehrt haben, die im Vorfeld der Abstimmung gegebenen Versprechen nun zu halten haben. Viel guter Wille, Mutter, Vater und Kind in Not zu helfen, wurde aufgedeckt. Jetzt gilt es, diesen guten Willen in die Tat umzusetzen. Ob aus dieser Warte betrachtet ein Referendum gegen das Bundesgesetz über den straflosen Schwangerschaftsabbruch klug ist, bleibe dahingestellt.

Gestatten Sie mir, dass ich das Sonntagsfahrverbot aus der Warte meiner Heimatregion beurteile: Die Einführung von zwölf autofreien Sonntagen würde namentlich den im ländlichen Raum gelegenen Restaurationsbetrieben und den touristischen Spezialverkehrsmitteln betriebs- und volkswirtschaftlich nicht zu verantwortende Ertragseinbussen bringen. Zu erwartende Beschäftigungs- und Einkommensrückgänge würden unweigerlich ein Absinken des Steueraufkommens bewirken, wodurch zahlreiche Gemeinden im Berggebiet, nicht zuletzt auch bei der Erfüllung

ihrer wichtigen Umweltschutzaufgaben, in finanzielle Engpässe geraten würden. Es sind jedoch gerade diese Aufgaben, die von allen Seiten übereinstimmend als besonders dringlich bezeichnet werden. Das als Verbesserung des Umweltschutzes gedachte Sonntagsfahrverbot wird demnach nicht nur keinen spürbaren Beitrag zur Erreichung dieses Zieles leisten, sondern dazu führen, dass die finanziellen Einbussen es zahlreichen ländlichen Gemeinden erschweren, wenn nicht verunmöglichen werden, die erforderlichen Umweltschutzinvestitionen weiterhin im erwünschten Ausmass zu tätigen. So entstünde nun die groteske Situation, dass in den Bergregionen der Umweltschutz den Umweltschutz in Frage stellen könnte. Das Verbot des privaten Motorfahrzeugverkehrs an gewissen Sonntagen wird für bestimmte Bevölkerungskreise, so insbesondere für Anwohner verkehrsreicher Strassen, zu einer Verbesserung der Lebensqualität führen. Bevölkerungsschichten, die in bevorzugten Wohnverhältnissen leben und die deshalb für ihre Wochenend-Erholung nicht auf eine Ortsveränderung angewiesen sind, werden durch die Fahrverbotssonntage überhaupt nicht berührt. Aber Bewohner von Grossüberbauungen haben wegen der geringen Wohnqualität erwiesenermassen ein besonders starkes Bedürfnis nach «Tapetenwechsel». Die Möglichkeit, den Personenwagen zu benützen, bildet für die meisten dieser Leute eine Voraussetzung zur Ortsveränderung. Das Picknick auf dem Trottoir – wie auch schon prophezeit – bietet dafür sicher keinen Ersatz.

Eine Voraussetzung, um über Lebensqualität überhaupt zu diskutieren, ist ein gewisses Einkommen; das vergisst man oft. Die Initiativen entziehen jedoch gewissen Bevölkerungskreisen Beschäftigung und damit Einkommen und beeinträchtigen dadurch deren Lebensqualität. Ein Sonntagsfahrverbot begünstigt also die wohlhabenden Bevölkerungsschichten und benachteiligt die wirtschaftlich Schwächeren. Seit Jahren unternehmen Bund und Kantone grosse Anstrengungen – unter Bereitstellung erheblicher finanzieller Mittel – zur Förderung der wirtschaftlichen Randgebiete unseres Landes. Der Tourismus spielt dabei eine führende Rolle – das müssen wir immer wieder unterstreichen – für unsere Bergregionen; gestatten doch die Standortvoraussetzungen in diesen Gebieten nur in einem begrenzten Rahmen, durch die Förderung der Industrie massgebliche Verbesserungen zu erzielen. Eine Beeinträchtigung des Tourismus durch acht oder gar zwölf autofreie Sonntage stellt somit gleichzeitig die Erreichung der regionalpolitischen Ziele und den Erfolg der Berggebietsförderung schlechthin in Frage.

Bedenken Sie auch, dass einige sonnige oder verregnete Wochenenden über Ertrag oder Verlust kurzörtlicher Betriebe in den Berggemeinden entscheiden können.

Ich kann nicht verhehlen, dass ich den beiden Anträgen Akeret und Kaufmann eine gewisse Sympathie entgegenbringe, speziell dem Antrag Kaufmann, der auf Gesetzesebene (unter Rückweisung an die Kommission) dieses Problem noch einmal studieren lassen will; allerdings mit der Einschränkung, dass es dann (um diese Konzession zu akzeptieren) beim Eidgenössischen Beteiligungsbeirat bleiben muss und nicht, wie der Antrag impliziert, auch für andere Sonntage Fahrverbote erlassen werden sollten.

Ich bitte Sie, dem Antrag des Bundesrates auf Verwerfung der Initiative zuzustimmen, die Initiative Jaeger und die Motion Aubert abzulehnen.

Zwygart: Mir ergeht es wie Herrn Röhlin: Der sympatische Mini-Vorschlag Kaufmann/Akeret, mindestens den Beteiligungsbeirat autofrei zu gestalten, gefällt mir. Sicher wird auch unser Bundespräsident diesen Antrag gutheissen können. Ich bin gespannt, wie sich in dieser Frage zur Gestaltung des Eidgenössischen Dank-, Buss- und Bettages die CVP, die Christlichdemokratische Volkspartei, verhalten wird, d. h. ob sie für ihren Namen Ehre einlegen werde.

Unter den bisherigen ablehnenden Voten zur Initiative mutet eine Begründung höchst eigenartig an (Herr Röhlin

hat soeben auch die wirtschaftliche Realität beschworen): Weil da und dort am Wegrand so und so viele Ausflugsrestaurants stehen, muss man an den Sonntagen das Schweizervolk «auf die Piste schicken», folglich ist die Initiative abzulehnen. Der letzte Abstimmungssonntag hat gezeigt, dass das Schweizervolk für extreme Lösungen nicht zu haben ist; das gilt es zu sehen.

Mir scheint, der Vorschlag Jaeger sei ein gut schweizerischer Kompromiss, er gibt auf beiden Seiten etwas nach und möchte uns einen gangbaren Weg aufzeigen. Uebrigens sind die Burgdorfer Initianten als Techniker keine weltfremden Idealisten und Träumer; sie stehen in ihren praktischen Berufen mit beiden Füßen auf dem Boden der Realität. Aber diese Wirklichkeit besteht nicht nur aus Wirtschaftsinteressen, wie sie leider auch in der bundesrätlichen Botschaft deutlich zum Ausdruck kommen. Sicher ist es richtig, in Zeiten der Rezession zu unserer Wirtschaft Sorge zu tragen und ihr im Existenzkampf zur Seite zu stehen; aber es wird meines Erachtens zu Unrecht mit dem Argument einer Schädigung gefochten, wenn von 365 Tagen noch deren 364 oder schlimmstenfalls 357 uneingeschränkt für Autofahrten zur Verfügung stehen. Immer wieder wird die Einschränkung der persönlichen Freiheit hochgespielt. Ein Redner sagte, für viele Bürger unseres Landes habe die persönliche Freiheit vier Räder. Aber von all den vielen Alten, den Fussgängern, Radfahrern und Erholungsbedürftigen, die durch die rollende Blechlawine in ihrer Bewegungsfreiheit das ganze Jahr hindurch masslos eingeschränkt und bedrängt werden, sagt niemand ein Wort. Wären diesen wirklich Benachteiligten nicht auch einige Tage – nur wenige Tage – der Ruhe und Freiheit zu gönnen? Dr. Bernhard Wehrli hat sich in letzter Zeit in der «NZZ» für diese Leute folgendermassen zur Wehr gesetzt: Es darf nicht weiter – wie bisher – zugelassen werden, dass die dauernde und unerträgliche Ruhestörung und die dauernde gefährliche Luftverschmutzung durch den Strassenverkehr als Recht der Verkehrsteilnehmer betrachtet wird, während der Anspruch auf Ruhe und gesunde Luft bekämpft wird mit dem Hinweis auf die sogenannte Freiheit der Verkehrsteilnehmer.

Oeffentliche Umfragen in Holland, beim Südwestfunk und in der Schweiz erbrachten eine klare Uebereinstimmung und zeigten mit grosser Deutlichkeit, dass autofreie Sonntage einem wirklichen Bedürfnis der Mehrheit der gesamten Bevölkerung entsprechen. Ob diese Umfragen immer wirklich repräsentativ waren, muss man sich mit Blick auf die Voraussagen auf den vergangenen Sonntag hin allerdings fragen.

Unser Gastgewerbe, die Hotellerie und die verschiedenen Verkehrsbetriebe, die wirklich geschädigt werden könnten, haben sicher Fantasie genug, aus einer auf den ersten Blick aufgezwungenen Einschränkung eine einträgliche Attraktion zu machen, so dass von einer wirtschaftlichen Benachteiligung kaum viel zu spüren sein wird.

Wie die Initianten versichert haben, sind sie bereit, ihre Initiative zugunsten eines akzeptablen Gegenvorschlages zurückzuziehen. Die Initiative Jaeger schaltet die Nachteile, die der Burgdorfer Initiative wirklich anhaften, weitgehend aus und gibt dem Bundesrat eine viel grössere Bewegungsfreiheit; sie reduziert die autofreien Tage um einen Drittel von zwölf auf acht; deshalb wäre es wünschenswert, wenn die Initiative Jaeger vom Rat gutgeheissen würde.

M. Loetscher: Membre de la commission, partisan d'une proposition de minorité, je voudrais vous demander de vous rallier à la proposition de M. Jaeger ou éventuellement à celle de M. Aubert.

Ce faisant, je ne veux pas, comme pourrait le laisser croire le rapport écrit de la commission, témoigner seulement de la bienveillance aux auteurs de l'initiative dite de Berthoud. Je ne veux pas non plus reprendre ici tous les arguments qui militent pour ou contre cette initiative. Je relèverai simplement dans le message du Conseil fédéral

un scénario déjà employé – notamment lors de l'initiative concernant les sentiers et chemins pédestres – qui consiste, après avoir rendu hommage aux auteurs de l'initiative, à énumérer les défauts de celle-ci pour déboucher sur une fin de non-recevoir sans appel.

Nous vivons une période exceptionnelle: raréfaction des ressources énergétiques, croissance économique stoppée, transformation de la mentalité des générations. A situation exceptionnelle, mesures exceptionnelles. L'initiative Jaeger tout comme la motion Aubert me paraissent l'une et l'autre répondre à un besoin réel et aller dans le sens d'une tentative pour trouver une solution raisonnable et digne de l'homme, aux problèmes que nous réserve l'avenir. C'est vrai, l'acceptation de l'initiative Jaeger nous obligera à nous restreindre en matière de liberté, mais surtout sur le plan de ce que nous croyons être le bien-être. C'est vrai, elle risque de modifier notre style de vie. C'est vrai, du point de vue strictement et purement économique, les inconvénients de l'initiative semblent l'emporter sur ses avantages, quoique, pour le moment, ce ne soit là qu'une question d'appréciation.

Cependant, sur le plan humain, et ceci est capital, l'appréciation est différente. L'autorité doit aussi, à côté de la protection de la liberté et des droits du citoyen, assurer le bien-être de la population.

Nous sommes d'avis, pour notre part, que le besoin de calme, de détente, que le besoin d'une trêve évoquée à cette tribune par M. Aubert, même expérimentale, représente le souhait réel d'une large couche de la population. En limitant l'interdiction de circuler à huit dimanches, en limitant l'interdiction à la route seulement, en l'inscrivant dans une loi et non dans la constitution, cela permettrait de faire au moins un essai.

Le sujet me paraît digne d'être présenté au peuple sous une autre forme qu'une simple recommandation de rejet et je vous invite à accepter l'initiative Jaeger, afin de permettre aux citoyennes et aux citoyens de se déterminer sur une proposition plus raisonnable, plus réaliste que celle dite de Berthoud.

Meler Werner: Ich möchte zuerst ein paar grundsätzliche Bemerkungen zur Situation, vor allem zur Burgdorfer Initiative, die ja eine sehr beträchtliche Unterschriftenzahl vereinigen konnte, anbringen. Als ich dieser Tage eine Liste des Patronatskomitees für die Burgdorfer Initiative durchging, stellte ich fest, dass immerhin elf Nationalräte darauf figurierten, aber auch eine ganze Reihe von kantonalen und städtischen Politikern, nebst zahlreichen prominenten Wissenschaftlern. Es ist also nicht so, dass man diese Initiative, die wohl Mängel aufweist – es ist das Charakteristikum fast jeder Initiative, zu weit zu gehen – ins Lächerliche zieht oder dass man den Idealismus der jungen Initianten des Technikums Burgdorf negativ darstellen würde. Diese Leute verfechten ein Grundanliegen unserer Zeit. Ich habe schon bei der Beratung der Initiative über die Fuss- und Wanderwege darauf hingewiesen: Es geht um das grosse Wort Lebensqualität. Hier genügen Lippenbekenntnisse nicht mehr, es sind Taten erforderlich. Ich war letzten Donnerstag beeindruckt, wie viele junge Leute – und auch heute wieder – auf der Tribüne erwartungsvoll unsere Debatte verfolgten und dem Entscheid des Nationalrates entgegensehen. Wir sind dieser grossen Zahl von Sympathisanten einen positiven Entscheid schuldig.

Nun möchte ich zur Botschaft ein paar Worte sagen und feststellen: Die Botschaft ist für mich unbefriedigend, vor allem weil nur wirtschaftliche und handfeste materielle Gründe in den Vordergrund geschoben werden. Ich sage es offen, Herr Bundespräsident: Nach meiner Meinung hat sich der Bundesrat die Sache hier etwas zu einfach gemacht, da er sich um keinen Alternativvorschlag zu einem derartigen wichtigen Grundanliegen unserer Zeit bemüht hat. Es ist auch viel von der Freiheitsberaubung die Rede. Kollega Röthlin hat vorhin auch in dieses Horn gestossen. Ich glaube, dieses Argument ist hier nicht am Platz. Ich bin

auch ein Freiheitsfanatiker, doch darf man den Begriff der Freiheit nicht bei jeder Gelegenheit, wo es um Vernunftmassnahmen geht, heraufbeschwören. Man müsste dann gegen jede Einbahnstrasse, gegen jede Verkehrsampel usw. im Namen der Freiheit protestieren.

In der Botschaft hat es, Herr Bundespräsident, eine Reihe von Argumenten, die mich erregt haben. Was in der Botschaft in bezug auf den öffentlichen Verkehr steht, ist für mich geradezu unvorstellbar. Der grosse Respekt Ihnen gegenüber, Herr Bundespräsident, verbietet es mir, zu glauben, dass Sie Ihre Unterschrift unter diese Botschaft in voller Kenntnis des gesamten Inhalts gesetzt haben. Denn es ist derselbe Bundesrat, der wiederholt und zurecht die Förderung des öffentlichen Verkehrs in Regierungserklärungen usw. proklamiert hat, der hier Dinge schreibt, die den öffentlichen Verkehr total diskreditieren. Ich zitiere folgende Sätze aus der Botschaft: «Die Bereitschaft, auf ein öffentliches Verkehrsmittel umzusteigen, dürfte wegen der Gepäckprobleme, Skis, Skischuhe, der Abhängigkeit vom Fahrplan und dem mangelnden Komfort gering sein. Zudem werden die Zielgebiete des Wochenverkehrs durch öffentliche Verkehrsmittel vielfach nur ungenügend oder gar nicht bedient.» Ich fahre weiter: «Viele Bewohner von Wohnblocks würde ein Sonntagsfahrverbot jedoch verunmöglichen, einen Ausflug zu unternehmen, weil sie es sich finanziell nicht leisten können, für ihren Familienausflug öffentliche Verkehrsmittel und nicht das eigene Auto zu benutzen.»

Ich erachte es als unerhört, dass man solche Dinge in einer Botschaft schreibt. Man müsste ja dann sagen: Unser öffentlicher Verkehr – das ganze System – ist völlig untauglich. Ich möchte sagen, dass es in dieser Form auch nicht stimmt. Alle wichtigen touristischen Zielgebiete sind entweder mit Bahn oder Postauto erschlossen; das Argument ist als solches falsch. Auch der Hinweis auf die Kosten, die dem kleinen Mann nicht zumutbar seien, ist einfach abwegig. Man hätte doch viel besser getan zu sagen, was den kleinen Mann der Unterhalt und Betrieb eines privaten Motorfahrzeuges überhaupt kostet. Dass ein Kleinwagen Kosten von 4500 bis 5000 Franken pro Jahr verursacht, ist bekannt. Für diesen Betrag kann auch eine Arbeiterfamilie sehr viele Bahnreisen machen. Diese Argumentation hat mich ein wenig erschüttert, und ich bedaure, dass diese Sätze in die Botschaft hineingekommen sind.

Ich hätte noch eine Reihe weiterer Argumente anzuführen, vor allem auch, was den Fremdenverkehr und seine Zielgebiete anbelangt. Ich verstehe den Fremdenverkehrsverband mit seiner harten Opposition nicht. Ich denke an das, was ich nun wiederholt an einem Sonntag erlebt habe: ein Inferno in vielen Ortschaften, wo es nicht mehr lebenswert ist angesichts einer «Blechlawine», die sich durch die Dörfer bewegt.

Nun muss ich aber feststellen, dass wir vor einer recht komplizierten Situation stehen. Die Volksinitiative wird zurückgezogen zugunsten der Initiative Jaeger. Daneben haben wir verschiedene Anträge und Vorstösse, die sich auf das Strassenverkehrsgesetz stützen. Angesichts dieser Vielfalt von Interventionen, die zeigen, dass man Alternativlösungen sucht, muss doch auch der Bundesrat einsehen, dass selbst in diesem Rate – zahlreiche Mitglieder aus allen Fraktionen haben die einzelnen Vorstösse unterzeichnet – eine starke Tendenz für irgendeine Massnahme vorhanden ist. Es ist deshalb richtig und notwendig, dass wir uns zu irgendeiner Lösung durchringen. Persönlich neige ich, im Gegensatz zu meiner Fraktion, zur Lösung, die uns mit der Initiative Jaeger vorgeschlagen wird. Sie ist flexibel und scheint mir realisierbar, insbesondere nachdem ich nun noch andere Voten gehört habe, worin eine ähnliche Auffassung vertreten worden ist. Die sozialdemokratischen Kommissionsmitglieder haben die Initiative Jaeger ebenfalls unterstützt.

Aber ich möchte nun auch an Herrn Bundespräsident Furgler appellieren, doch zumindest, wenn alles schief gehen

sollte, einer Minimallösung das Wort zu reden, nämlich dem Antrag Kaufmann/Akeret, so dass man mit einem einzigen Tag beginnen würde – man muss klein beginnen, damit man nachher etwas aufbauen kann. Der Bettag wäre meines Erachtens ein Startpunkt, von dem aus später bessere, umfassendere Lösungen dieses komplexen Problems aufgebaut werden könnten.

M. de Chastonay: Les auteurs de l'initiative Berthoud, dans une prise de position écrite qui date d'août 1977, largement distribuée dans notre Conseil, ont déclaré ce qui suit: «Nous visons en premier lieu à transformer la mentalité des gens, ce qui est absolument nécessaire pour trouver une solution raisonnable et digne de l'homme aux problèmes que l'avenir nous pose.» Plus loin, on trouve ceci: «Il ne faut en outre pas négliger l'effet publicitaire qu'impliqueraient douze dimanches sans véhicule à moteur. Les étrangers qui vivent en partie dans des régions à trafic bien plus intense que les Suisses trouveraient dans les dimanches sans voiture une attraction qui vaut la peine d'être vécue. Pour les auteurs de l'initiative, la réalisation de leur projet exprimerait bien la volonté de la population de sauvegarder les valeurs de notre pays qui attirent les étrangers chez nous.» Enfin la prise de position allègue ceci: «L'initiative de Berthoud se voit souvent opposer l'argument qu'elle portera atteinte aux libertés fondamentales de nombreux citoyens, mais la liberté personnelle n'a pas quatre roues et de loin pas pour tous les citoyens. Au contraire, beaucoup voient dans l'introduction de dimanches sans voiture l'apport de libertés nouvelles, libertés qui auraient aussi une influence favorable sur la transformation indispensable de la mentalité des citoyens.»

L'autre jour, appuyant l'initiative de M. Jaeger, des jeunes ont écrit que des dimanches sans voiture «peuvent procurer une nouvelle sensation de liberté et qu'il serait particulièrement navrant de manquer l'occasion de prouver à la jeune génération que notre société est capable de s'adapter aux exigences de l'environnement».

Il nous a paru nécessaire et opportun de redire ici une partie des arguments qui ont motivé le lancement d'une initiative qui doit mettre fin pour douze dimanches par an à toute circulation de véhicules à moteur dans notre pays, que ce soit sur terre, sur l'eau ou dans les airs. Si l'on doit reconnaître aux auteurs d'une telle initiative un certain accent de sincérité, l'on doit cependant constater qu'à vouloir trop obliger les gens au bonheur malgré eux, en voulant réformer aussi brutalement leurs habitudes dominicales, l'on risque de tomber dans l'excès et dans des exagérations qui peuvent se révéler très douloureuses en de nombreux domaines. On a dit en commission que les initiatives de Berthoud aussi bien que celle de M. Jaeger constituaient un geste de solidarité envers tous ceux qui aspirent à l'air frais, au calme, un geste de solidarité accordé au profit d'une minorité qui attache grand prix à la qualité de la vie. Si cette opinion est soutenable sur le plan purement théorique, bien que la mesure du prix à payer pour la qualité de la vie ne soit pas l'apanage que de quelques minoritaires, il faut bien se rendre à l'évidence que, sur le plan pratique, l'argument de la solidarité tel qu'utilisé jusqu'ici peut conduire aux pires injustices. En effet en tant que ressortissant d'un canton périphérique qui, à l'instar d'autres régions du pays, souffre déjà de la mauvaise qualité de ses communications routières, ferroviaires ou aériennes par rapport à la Suisse interne, la Suisse des grands centres de Bâle, Zurich ou Berne, nous entendons marquer notre opposition aussi bien à l'encontre de l'initiative de Berthoud que de celle de M. Jaeger, de la motion Aubert ou de la proposition Oehen. Ces initiatives, aussi séduisantes ou sympathiques qu'elles puissent être pour une frange des habitants des grandes villes helvètes, comportent, pour de nombreuses autres régions, des inconvénients et des désavantages graves qui l'emportent nettement sur les avantages qu'elles prétendent devoir présenter. De nombreuses zones touristiques du pays, que ce soit en terre romande valaisanne, tessi-

noise, grisonne ou jurassienne, seraient particulièrement lésées et défavorisées par une interdiction générale de circuler le dimanche. En effet, au moment où l'on s'efforce, dans notre pays, d'appliquer aux régions de montagne une conception générale du développement économique qui doit assurer une occupation convenable de la main-d'œuvre et fixer la population sur son sol, qui doit supprimer les écarts de prospérité apparus par rapport aux grandes agglomérations, qui doit implanter et assurer la survie du tourisme et de l'hôtellerie là où les conditions locales particulières ne permettent pas d'obtenir des améliorations sensibles ou le simple maintien de l'industrie et de l'artisanat, qui doit améliorer enfin les conditions de mobilité par l'amélioration constante des voies de communication routière, il nous apparaît que les restrictions préconisées au trafic automobile du dimanche, restrictions ajoutées aux faiblesses et carences démontrées par les transports publics, risqueraient de compromettre gravement les efforts voués au développement économique sain des régions concernées.

Face à ces réalités, des arguments «d'effet publicitaire», de «nouvelle sensation de liberté», «d'attraction qui vaut la peine d'être vécue», «de liberté qui n'a pas quatre roues pour tous les citoyens», ne nous paraissent plus faire le poids, et ils le feront d'autant moins qu'une récente étude de la très sérieuse Fédération suisse du tourisme, parue il y a quelques jours, confirme que le trafic motorisé de fin de semaine est considérable dans notre pays: 82 pour cent des ménages font des excursions et roulent un dimanche sur trois. En outre, 80 pour cent des personnes utilisent des voitures privées pour leurs excursions. Pour se rendre dans des lieux de vacances ou de délassément, on a dénombré que le 70 pour cent de la clientèle utilise la voiture, 30 pour cent utilisant le chemin de fer, l'avion, les bus, les cars et autres autos postales. Il est également relevé que le client d'hôtel choisit le plus souvent le dimanche comme jour d'arrivée et de départ. Dès lors, une interdiction de circuler entraînerait pour l'hôtellerie et la restauration de graves conséquences financières en même temps que de très sensibles réductions du chiffre d'affaires qu'en raison de leur précaire rentabilité actuelle, ces importantes branches de l'économie suisse ne seraient plus capables de supporter.

Des problèmes identiques sont posés aux installations de transport touristique concessionnées par la Confédération – chemins de fer à crémaillère, funiculaires, téléphériques – ou par les cantons – skilifts et autres remontées mécaniques – entreprises qui enregistrent le 75 pour cent de leur fréquentation et le gros de leurs recettes de transport durant l'hiver et en particulier les week-ends et dimanches d'hiver. On sait d'autre part que l'accès à ces catégories de moyens de transport ne peut se faire de façon satisfaisante que grâce à l'utilisation des voitures privées, l'organisation des transports publics se révélant, dans la plupart des cas, insuffisante, peu dimensionnée et surtout fort onéreuse pour l'utilisateur et sa famille, pour ne pas citer la caisse de la Confédération. L'occasion nous sera d'ailleurs donnée de revenir sur ce problème au moment du débat relatif au projet de démantèlement des rapprochements tarifaires.

Nous estimons aussi que l'interdiction générale de circuler paraît devoir toucher plus que d'autres certaines catégories et certaines couches de la population, celles qui ne peuvent prendre congé que le dimanche et qui en cas d'acceptation de ces initiatives ne le pourront plus du fait de leur impossibilité d'utiliser leur voiture; car, à ces couches de la population, il n'est pas souvent donné de pouvoir passer le week-end en hôtel ou en appartement de vacances, de façon à ne réintégrer le domicile que le lundi.

Nous pensons aussi à cette masse de manifestations dominicales – les dimanches du Comptoir Suisse en sont – qui seront purement et simplement supprimées, faute pour leurs spectateurs de pouvoir utiliser leur véhicule, les

transports publics s'avérant selon les cas peu ou pas adaptés aux nécessités.

Nous pensons enfin aux milliers d'étrangers qui, le dimanche, devront faire antichambre à nos frontières ou, s'ils les ont déjà franchies, devront loger bon gré mal gré dans notre pays, faute de pouvoir y transiter avec leur véhicule.

On doit raisonnablement se demander si, en limitant par des mesures coercitives et contraignantes la liberté des citoyens dont se réclament précisément les auteurs des initiatives, en limitant la mobilité des gens le dimanche, l'on ne court pas le gros risque d'alimenter encore, et passez-moi l'expression, le «ras-le-bol» qui commence à se manifester face à un interventionnisme étatique grandissant, un interventionnisme d'autant moins compris que sa nécessité et son opportunité n'apparaissent pas toujours de manière évidente et claire.

A ce propos, le rejet très net de l'initiative Albatros, ce dernier week-end, devrait inciter à la réflexion en ce Conseil. A notre sens, la recherche de la qualité de la vie par la transformation des mentalités passe par d'autres voies et d'autres moyens que ceux qui consistent à désertifier, définitivement ou à l'essai, durant douze ou huit dimanches par an, de vastes régions du pays dont la vocation essentielle postule l'indispensable et libre circulation dominicale des voitures des touristes, des hôtes, des clients, des amateurs de sport enfin. Aussi, c'est par solidarité bien comprise en faveur de ces régions, dont il importe de sauvegarder les intérêts essentiels et pas seulement ceux des bordiers des routes, Monsieur Aubert, que je m'opposerai au projet constitutionnel ou législatif déposé, projet que, certes, chacun peut comprendre, mais que toute l'économie et les besoins des régions de montagne ne comprendraient ni ne supporteraient.

Je vous invite instamment à en faire de même et vous remercie pour votre attention.

Baumann: Gestatten Sie mir, nachdem wir mit einer ganzen Palette von Anträgen bedient wurden, mich auf die verfassungsmässigen Initiativen zu beschränken. Herr Kollege Jaeger hat in der Kommission, wie auch im Plenum, in seiner Begründung die Verbesserung der Lebensqualität als Hauptziel seiner Initiative propagiert. Eine Voraussetzung, um über die Lebensqualität überhaupt zu diskutieren, ist ein gewisses Einkommen. Die Initianten entziehen verschiedenen Bevölkerungskreisen Beschäftigung und Ertrag und beeinträchtigen somit das Einkommen. Der private Autoverkehr ermöglicht maximale Mobilität und Unabhängigkeit. Denken wir doch auch an unsere Kranken und Behinderten; die Besuche ihrer Verwandten und Bekannten müssen aus verschiedenen Gründen auf die Sonntage ausgerichtet werden. Geht hier nicht auch ein grosses Stück Lebensqualität verloren für Leute, die ihr Dasein wirklich fast nur mit Besuchsbeziehungen auflockern können, die sich auf diese wöchentlichen Kontakte freuen, die somit zu einer baldigen Genesung beitragen? Die durch den öffentlichen Verkehr nicht erschlossenen Quartiere, Weiler und Einzelhöfe wären bei Annahme der Initiative ihrer Mobilität beraubt. Das würde eine starke Beeinträchtigung der persönlichen Freiheitsrechte bedeuten. Die schweizerische Verkehrspolitik beruht auf dem Grundsatz der freien Wahl der Verkehrsmittel. Gegenüber dem Ausland können wir auch nicht ein beliebiges System einführen. Wir sind doch als Touristenland auf die Sympathie der Touristen aus allen Ländern angewiesen. Statistische Unterlagen zeigen uns ein klares Bild von den Wochenendbesuchen. Eine zweckmässige Verkehrerschliessung ist neben anderen Standortfragen massgebend für die wirtschaftliche und damit bevölkerungsmässige Entwicklung jeder Region. Die Landwirtschaft ist in diesen Gebieten nicht in der Lage, den Bewohnern existenzsichernde Einkünfte zu gewährleisten. Touristische Einrichtungen, wie Gaststätten, Hotels und Sportbahnen, bilden eine unerlässliche Ergänzung der Wirtschaftsbasis solcher Regionen. Viele Landwirte im Berggebiet können ihr landwirtschaftliches Heimwesen nur weiterbearbeiten,

weil sie bei touristischen Einrichtungen temporär, insbesondere an Wochenenden, einen Zusatzverdienst erzielen können.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass das schweizerische Gastgewerbe für rund 160 000 Menschen Arbeit und Einkommen schafft. Das entspricht einem Anteil von 6 Prozent der in der schweizerischen Wirtschaft tätigen Arbeitskräfte. Zählt man die indirekt durch den Tourismus Beschäftigten mit hinzu, d. h. Detailhandel, örtliches und regionales Baugewerbe im Berggebiet, erhöht sich diese Anzahl Arbeitskräfte auf die stattliche Zahl von 240 000 Menschen. Das entspricht 15 Prozent aller Beschäftigten in unserem Lande. Ferner darf erwähnt werden, dass die Einführung autofreier Sonntage über kurz oder lang zum Untergang zahlreicher Ausflugsbetriebe führen müsste, speziell wenn sie ausserhalb der Reichweite öffentlicher Verkehrsbetriebe liegen.

Abschliessend empfehle ich Ihnen, den Anträgen von Bundesrat und Kommission zuzustimmen. Eine vernünftige Uebereinstimmung könnte jedoch der Antrag Kaufmann auslösen: Rückweisung an die Kommission.

M. Riesen-Fribourg: On peut s'étonner du déroulement passionnel de ce débat. A entendre M. le président de la commission, on aurait pu se croire à certains beaux moments de nos débats sur l'interruption de grossesse. Veut-on faire avorter le trafic automobile? Veut-on empêcher le tourisme hôtelier de vivre librement sa vie, sa vie économique – pas sexuelle – bien entendu? Cependant, on s'accorde à reconnaître que les auteurs de l'initiative de Berthoud furent inspirés par de bons sentiments, des sentiments nobles et désintéressés. Mais, avec une perfidie assez raffinée d'ailleurs, ces bons sentiments sont ravalés au niveau des intentions, plus ou moins bonnes dont l'enfer serait pavé.

A propos d'enfer, on peut dire que l'automobile est un des moyens les plus sûrs de s'y rendre. Mais la même automobile peut aussi, tout naturellement, vous conduire au paradis. Elle peut être un instrument du bonheur ou du bien-être comme elle peut devenir un fléau ou moyen de mise en esclavage. Incontestablement, la motorisation a contribué et contribue toujours au développement économique. De plus, reconnaissons-le, elle apporte à l'homme une mobilité sans laquelle sa liberté serait aujourd'hui restreinte.

Mais l'automobile devient souvent aussi une sorte de drogue qui crée un phénomène d'accoutumance. Ainsi l'initiative de Berthoud, comme l'initiative de M. Jaeger, correspondent à des sentiments, peut-être subconscients, mais largement répandus dans la population. On s'interroge de plus en plus sur les avantages et les inconvénients d'un trafic motorisé qui est devenu pléthorique. On s'interroge également sur les pollutions et sur les moyens de les réduire, sur les sources d'énergie et sur les nécessités d'employer l'énergie avec plus de parcimonie.

Par conséquent, plutôt que de s'exciter en vain, il vaudrait mieux examiner calmement les problèmes qui se posent actuellement. Ce sont des problèmes auxquels nous serons confrontés de plus en plus souvent. Dans cet hémicycle, on s'accorde facilement sur des principes généraux. Quel conseiller national ne veut pas lutter contre le bruit, quel parlementaire ne veut pas combattre les pollutions et quel politicien n'est pas conscient de la gravité des problèmes énergétiques? Ces sentiments qui animent chacun de nous débouchent sur une sorte de béatitude stérilisante, comme s'il suffisait d'être conscient des problèmes pour ne plus rien faire, de dénoncer les dangers tout en les laissant s'accroître, de proclamer des principes tout en cherchant des excuses pour ne pas les appliquer.

Voilà l'image de cette conscience parlementaire béate, peut-être aussi légèrement hypocrite. Ne sommes-nous pas comparables à cette brebis fascinée par le boa au point qu'elle se rende irrésistiblement à la portée de la gueule vorace du serpent?

Un autre exemple démontre à quel point notre Parlement peut verser dans cette sorte de fatalité. Il ne s'agit de rien

d'autre que de l'actuelle pénurie financière de la Confédération. Personne ne peut nier, ici, qu'on la voyait avancer, fondre sur nous et M. le président de la Confédération, sur ce point, nous apportera son témoignage, j'en suis sûr. Combien de fois aurions-nous eu l'occasion d'agir pour empêcher cette pénurie de s'installer dans la mesure où elle s'est installée aujourd'hui? Combien de fois avons-nous proclamé la nécessité de passer aux actes en matière financière? Mais nous étions comme la brebis en face du boa, nous n'avons rien fait d'autre que de nous précipiter dans le gouffre.

Fort de cette expérience, je me refuse cette fois-ci à me laisser entraîner dans une situation semblable. Assez de déclarations platoniques, enfin des actes. N'attendons pas d'être submergés par les problèmes du bruit, par ceux des pollutions et de la pénurie d'énergie, commençons enfin d'agir. Et nous pouvons agir de plusieurs façons, en acceptant l'initiative de Berthoud, en acceptant celle de M. Jaeger, en acceptant la motion Aubert, ou même en souscrivant à la proposition de renvoi de M. Kaufmann. Mais croyez-moi, c'est le moment de faire quelque chose. Nous ne pouvons nous contenter d'écarter avec dédain toute possibilité de faire un pas, si petit soit-il. Pour ma part, je donne mon appui à l'initiative de M. Jaeger, et je vous propose d'en faire autant.

Je ferai une dernière remarque à l'intention de M. Fontanet. Pour le président de la commission, il n'y a pas de différence notable, de véritable alternative entre l'initiative de Berthoud et celle de M. Jaeger. Non seulement un tel jugement est excessivement abrupt, mais il représente une grave insulte à l'égard du calcul élémentaire dont on dispense l'enseignement lors de l'instruction obligatoire dans les écoles de tous nos cantons. Huit dimanches au lieu de douze, c'est quatre de moins, Monsieur Fontanet, et quatre dimanches, c'est la moitié de huit, donc l'initiative de M. Jaeger, ce n'est en tout cas que les deux tiers de celle de Berthoud. Sans compter que cette initiative exclut encore les trafics aériens, fluviaux et lacustres de l'interdiction. Les retombées économiques négatives sont donc atténuées dans une proportion supérieure à 33 1/3 pour cent. Il est donc pour le moins abusif de placer les deux initiatives sur un même plan.

Encore une fois, je ne puis que vous recommander l'initiative de M. Jaeger.

Schatz-St. Gallen: Ich gelte in diesem Saal nicht als Höriger des Automobils, im Gegenteil: Wenn man etwa die Presse des ACS liest, sieht man, dass ich unter die Autogegner eingereiht werde, weil ich gewagt habe, die Autobahnvignette zu verlangen. Ich bin auch glücklicher Besitzer eines Velos und habe, wenn mich meine Kontrollen nicht täuschen, etwa zwei Jahre meines Lebens im Zelt verbracht, und zwar in der grossen Stille, nicht auf Campingplätzen. Ich habe auch sehr viel Sinn für Utopien. Wir brauchen sie, wenn unser Staatswesen vorwärts gehen will. Jede Gesellschaft, jeder Staat braucht seine Utopien und auch seine immateriellen Zielsetzungen. Kurz: Idealismus ist für mich kein Schimpfwort, aber ich bin dennoch gegen die Burgdorfer Initiative in all ihren Ausgestaltungen. Die Gefahr des Idealisten lag schon immer darin, dass er zur Selbstgerechtigkeit neigt, das Ideal für sich allein in Anspruch nimmt und unduldsam die anderen zu jenem Heil zu zwingen versucht, das er selbst als für sie bekömmlich betrachtet. Gefährlich für den Umweltschutz sind einerseits jene – es gibt sie auch in diesem Saal –, die ihn belächeln, aber auch jene, die nur noch ihn sehen. Schiller hat gesagt: «Leicht beieinander wohnen die Gedanken, doch hart im Raume stossen sich die Sachen.» Die Gedanken der Initianten wohnen leicht beieinander, aber wir sind in der Politik, in der sich die Sachen hart stossen. Da möchte ich bei allem Idealismus an folgendes erinnern: Ob wir das Auto verwünschen, oder ob wir es lieben, oder ob wir beides tun, es besteht die Tatsache, dass unsere Siedlungsweise, unsere Lebensweise sehr stark vom Auto bestimmt sind, so dass wir davor nicht

einfach während zwölf Tagen im Jahr die Augen schliessen können. Es wurde ausführlich in diesem Saal dargelegt, zu welchen praktischen Schwierigkeiten dieses Autofahrverbot führen könnte: zu einer geschlossenen Schweiz im offenen Europa, an die jedes Wochenende über 100 000 Ausländer anklopfen, und die unsere Grenzen für sie, wenn sie im Auto kommen, geschlossen finden. Es ist auch sehr leicht, den Idealismus anzurufen und sogenannte materielle Ueberlegungen kleinzuschreiben, wenn man dafür nicht selbst zahlen muss. Dieser Idealismus auf Kosten – in diesem Fall – der Kleinen, der kleinen Gastwirte abseits, der kleinen Berggemeinden abseits, der kleinen Skiliftbesitzer abseits, ist natürlich relativ einfach zu vertreten, wenn man selbst in komfortabler Lage ist. Ich wehre mich auch etwas gegen die geistige Anmassung, die etwa daraus spricht, dass man mit dieser Initiative eine «geistigere» Schweiz vertrete. Diese staatlich verordnete Besinnlichkeit! Wer bis jetzt ohne autofreie Sonntage nicht besinnlich sein konnte und wollte, wird es auch in Zukunft nicht sein, wenn wir die autofreien Sonntage haben. Eine geistige Existenz hat doch ganz andere Grundlagen als nur ein Autofahrverbot an einem Sonntag. Ich verstehe die bedauernswerten Anwohner an grossen Ausfallstrassen, das sind die einzigen, die eine legitime Klage haben. Aber an einem schönen Sonntag werden auch sie nicht auf die leere Strasse blicken und sich an ihr erfreuen, sondern sie werden einen kleinen Ausflug machen.

Das Wesentliche aber scheint mir folgendes: Beide, jene, die Stille suchen und jene, die den Sinn eines Sonntags in einer Fahrt erblicken, sie haben mit einem ganz bescheiden Aufwand an Phantasie in unserem Land noch immer Platz nebeneinander. Ich habe hier einen Brief von jungen Leuten erhalten. Sie sprechen davon, dass dieses Autofahrverbot ein ganz neues Freiheitsgefühl gebe, frei von Lärm und Abgasen, frei, um sich in der vertrauten Umwelt bewegen zu können, frei vom Zwang zur Flucht ins Auto. Diese Freiheit haben sie auch, wenn sie ihre Phantasie nur ein wenig anstrengen. Ich wohne in einer Stadt. In zehn Minuten führe ich Sie gern am autoreichsten Sonntag des Jahres in einen sehr stillen Wald, wo Sie keine Abgase und keinen Lärm haben. Ich fahre gern mit Ihnen mit dem Velo an diesem Sonntag auf Seitenstrassen von St. Gallen nach Schaffhausen. Ich garantiere Ihnen, mit etwas Phantasie können Sie relativ unbelästigt vom Autoverkehr diese Velotour machen. Man muss etwas Phantasie haben und nicht warten, dass einem der Staat auch noch die Ruhe ins Haus liefert, dass er einem auch noch die Ruhe verordnet. Wer nur will – glaube ich –, kann diese Ruhe finden. Wir brauchen keine staatlich aufgezwungene Freiheit, eine staatlich aufgezwungene Besinnlichkeit. Ich glaube, das haben wir nicht nötig, weil wir diese Ruhe und Besinnlichkeit doch auch sonst noch finden können.

Ich bin deshalb der Meinung, dass wir auch keinen Gegenvorschlag in diesem Parlament unterstützen sollten. Beim Betttag hoffe ich – wenn man ihn verkehrsfrei gestalten will –, dass wir dazu nicht die Bundesverfassung bemühen müssen. Soweit ich weiss, ist ein Fahrverbot möglich ohne Volksabstimmung und ohne Verfassungsartikel.

Darüber könnte man sich einigen. Aber weil nun zwölf autofreie Sonntage vorgeschlagen sind, auf acht, sechs, drei oder noch weniger zu gehen, das scheint mir nicht sinnvoll. Dieses Parlament kann seine Fähigkeit umzudenken dutzendfach beweisen, aber nicht durch ein Ja zu einer Initiative, die nur Symptome heilen will und auch diese nicht heilt. Wenn dieses Parlament nein sagt, dann ist das keine Kapitulation vor materiellen Interessen. Es ist vielmehr die Anerkennung der Freiheit des Einzelnen, an jenem einen Tag, an dem wir wirklich frei sind, nämlich am Sonntag, und wo fast jeder noch immer das finden kann, was er will: Ruhe oder Betrieb, Besinnung oder Schnee, ruhiges Wasser, einen See, eine Velotour oder einen Jass unter Kastanienbäumen. Das ist alles noch zu finden in unserem Land ohne Burgdorfer Initiative. Ich beantrage Ihnen deshalb Ablehnung der Initiative.

Ammann-St. Gallen: Ich glaube, wir müssen die Initianten dieser Burgdorfer Initiative und ihre 115 000 Mitunterzeichner ernst nehmen. Es genügt nicht, ihnen edle Motive zu bescheinigen. Es geht meines Erachtens auch nicht an, die Jugendlichen bei Unruhen und Demonstrationen jeweils auf den demokratischen Weg zu verweisen und ihre Anliegen dann, wenn es darauf ankommt, schmächtig im Stiche zu lassen. Die Frage muss sich uns doch einfach stellen: Wie kann ein solches Anliegen, ein sehr sympathisches Anliegen, auf angemessene Weise erfüllt werden?

Das Auto ist ja ein recht umstrittenes Ding. Es wird, etwas überspitzt, vielfach so charakterisiert: es sei einzeln oft ein Segen, wo es in Massen aufträte aber ein Fluch. Auch ich habe beides immer wieder erlebt. Ich war schon verschiedentlich froh um die Dienste von autofahrenden Bekannten, die mich jeweils – mangels öffentlicher Spätverbindungen – wieder an den Wohnort zurückbrachten. Ich habe aber auch das andere erlebt, wo man Immissionen mit Frequenzen von 22 000 Fahrzeugen in einem kleinen Landstädtchen zu verzeichnen hat. Dort äussert sich die Freiheit des Autos nur darin, dass man Wunden in die Landschaft schlagen muss, dass man Tunnels und Brücken bauen muss, dass man Erholungswege, Spazierwege und Wohnliegenschaften beeinträchtigen muss, nur um eine Umfahrungsstrasse bauen zu können. Wir können mit Fug und Recht von einer Ambivalenz des Autos sprechen, und ich glaube, keiner hat das doch treffender ausgedrückt als unser Bundespräsident Furgler am vergangenen Automobilsalon.

Es stellt sich auch die Frage der Einschränkung der persönlichen Freiheitsrechte. Es scheint mir, es handle sich hier eben um eine offene demokratische Auseinandersetzung darüber, wo nun die Freiheit des einzelnen an die Freiheit des Mitmenschen grenzen solle. Wenn wir uns durch diese Auseinandersetzung als Volk, das heisst uns selbst, gewisse Einschränkungen auferlegen, so kann man doch nicht undifferenziert von obrigkeitlicher Freiheitsbeschränkung sprechen.

Die Eigendynamik der individuellen Motorisierung ist ein weiterer Punkt, der uns in diesem Zusammenhang sehr wichtig scheint. Die Flucht vor den Auswirkungen des Strassenverkehrs bewirkt ja ihrerseits verstärkte Immissionen, auch auf den Ausfallachsen, auf dem Lande, was dann zu einem noch stärkeren Ausflugsbedürfnis führt. Das sogenannte Ausflugsbedürfnis gewisser sozialer Schichten, das der Bundesrat auf Seite 26 der Botschaft erwähnt, wird mit dem Wegfall dieser Immissionen sich von selbst reduzieren. Nur ein kleiner Teil der Ausflüge würde sich deshalb auf den öffentlichen Verkehr verlagern. Es ist also nicht zu erwarten, dass der öffentliche Verkehr in grossem Ausmass von den autofreien Sonntagen profitieren könnte.

Die unzutreffenden Bemerkungen in der Botschaft hinsichtlich der unsozialen Tarife der Bahnen wurden bereits genug zerzaust; sie fallen meines Erachtens wie ein Bumerang auf jene zurück, die für die Festsetzung der Tarife zuständig sind. Etwas richtiger hätte man hier wohl von den Fixkosten des Autos gesprochen, die gerade schlechter situierten Automobilisten nach Anschaffung ihres Vehikels die freie Wahl des Verkehrsmittels verunmöglichen. Das Auto macht also nicht nur frei, sondern auch abhängig. Hinsichtlich der Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr ist wohl eine Differenzierung zwischen städtischen Agglomerationen und ländlichen Gebieten nötig. Wir können jedoch feststellen, dass bei den Bahnen bereits heute die Höchsthäufigkeiten die Normalhäufigkeiten oft um das Fünffache übersteigen. Es wird erwartet, dass sich dieser Verkehr jeweils ohne Stehplätze abwickelt. Auch bei autofreien Sonntagen wäre es deshalb zweifellos möglich, bei gutem Disponieren ohne die Beschaffung von zusätzlichem Rollmaterial, auch ohne die Einstellung von zusätzlichem Personal auszukommen. Das heisst aber nicht, dass nicht ein gewisser Mehraufwand zu verzeichnen wäre durch Verdichtung der Fahrpläne, durch stärkere Beanspruchung des Personals. Die Vor- und Nachteile für den öffentlichen

Verkehr halten sich deshalb meines Erachtens ungefähr die Waage. Zur Förderung des öffentlichen Verkehrs sind deshalb andere, wirksamere Massnahmen nicht nur nötig, sondern überfällig. Positiv empfinde ich jedoch die Begeisterung vieler Angestellter in diesem Sektor, die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs unter Beweis und zugleich in den Dienst einer guten, ideellen Sache zu stellen. Positiv empfinde ich auch den Impuls zur besseren Erschliessung der touristischen Infrastruktur durch den öffentlichen Verkehr oder gar den Schienenverkehr. Es ist doch widersinnig, Einrichtungen des Massentourismus ohne oder nur mit ungenügender Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr zu betreiben.

Einschränkungen und Vorbehalte muss ich hier anbringen für Zeiten der Hochsaison im Sommer und im Winter, beispielsweise in den Monaten Juli/August und Februar/März. Ich denke an das mögliche Zusammentreffen des Ferlenverkehrs und des internationalen Ferientourismus mit einem autofreien Sonntag. Hier wären gewisse Kapazitätsschwierigkeiten beim öffentlichen Verkehr denkbar. Auch die Auswirkungen auf Tourismus und Fremdenverkehr müssen ernst genommen werden. Vor allem die Saisonhotellerie sowie touristische Transportanlagen müssen ihre Jahreseinnahmen in einer wesentlich kürzeren Betriebsdauer erwirtschaften. Wir brauchen deshalb eine Lösung, die auf diese Realitäten Rücksicht nimmt, anders als die Initiative, die meines Erachtens allzu starr an der Zahl zwölf sowie am zweiten Sonntag des Monats festhält. Ich meine, eine Lösung eher auf gesetzlicher Stufe, unter Ausklammerung des Luft- und Schiffsverkehrs, etwa in Richtung der parlamentarischen Initiative Jaeger, schiebe hier angemessen. Einen gleich oder ähnlich lautenden Gegenvorschlag würde ich ebenfalls begrüssen. Ich glaube, wir tun gut daran, das Anliegen der Initianten nicht ausschliesslich nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu beurteilen. Gespräche mit vielen Automobilisten haben mich nämlich in der Auffassung bestärkt, dass das Anliegen der Initianten auch dort auf überraschend viel Sympathie stösst.

Cavelty: Als ich mich zum Wort meldete, tat ich es in der Erwartung, gegen Herrn Schatz antreten zu müssen. Ich bin deshalb freudig überrascht und geehrt, Seite an Seite mit ihm kämpfen zu dürfen. Ich unterstütze die Ausführungen meiner Vorredner, die für die Verwerfung der Volksinitiative und der Initiative Jaeger plädierten. Ich möchte hier nicht alle Gründe wiederholen. Dazu ist auch noch zu sagen, dass ein autofreier Sonntag für entlegene Talschaften meist auch einen autofreien Samstag bedeutet. Die Gäste, zum Beispiel die Skifahrer, kommen nämlich gewöhnlich entweder für das Wochenende oder dann überhaupt nicht. Wenn Sie davon ausgehen, dass zum Beispiel 80 bis 90 Prozent der Einnahmen der Bergbahnen und der Bergrestaurants aus dem Wochenendverkehr stammen, können Sie die immensen Einkommensverluste erkennen. Die Auswirkungen sind nicht, wie Sie, Herr Jaeger, es im Tessiner Fernsehen gesagt haben, 12/365, sondern 12/52. Das bedeutet also beinahe 1/4, und zwar wird ein namhafter Teil der Bergbevölkerung davon betroffen. Damit ist es aber noch nicht fertig. Da der Tourismus im Berggebiet sowieso schon bisher knappstens rechnen musste, sind solche Ausfälle einfach nicht tragbar. Das ganze Gefüge wird und muss zusammenstürzen, und dies gerade jetzt, nachdem wir grossartig ein Investitionshilfeprogramm für das Berggebiet erarbeitet haben.

Ein weiterer Gedanke. Wir haben zahlreiche Talschaften, die vom Eisenbahnverkehr nicht erfasst werden, zum Beispiel das Samnaun und das Lugnez. Diese würden unverhältnismässig schwer betroffen. Dabei tragen diese zur Deckung der SBB-Defizite nicht weniger bei als deren Nutzniesser. Schliesslich noch eine rechtliche Ueberlegung: Es gibt zahlreiche Mitbürger, die gutgläubig ihre Existenz auf den Tourismus aufgebaut haben. Sie taten dies ermutigt durch das Investitionshilfeprogramm des Bundes und im Glauben, durch ihr idealistisches Bestre-

ben der Bergbevölkerung zu helfen. Was geschieht, wenn deren Existenz dadurch ins Wanken gerät? Meines Erachtens wäre dies ein expropriationsähnlicher Tatbestand, für den die öffentliche Hand nach Treu und Glauben eintreten müsste. Oder was meint der Justizchef zu dieser Frage? Für solche Experimente fehlen die Mittel. Ich bitte Sie daher, dem Antrag des Bundesrates zu folgen, und zwar mit einer Deutlichkeit, die niemanden auf den Gedanken bringt, es noch mit sechs oder sieben oder fünf Tagen zu versuchen und uns mit solch unwürdigem Markten noch lange hinzuhalten. Hingegen könnten wir es tatsächlich mit dem Eidgenössischen Bettag als einzigem autofreien Sonntag versuchen. Damit wird, Herr Zwygart, auch hier die CVP ihrem Namen und ihrem Sinn gerecht. Dazu brauchen wir aber keine Verfassungsänderung und auch keine Kommission. Der Bundesrat kann nämlich gestützt auf das SVG ohne weiteres eine solche Beschränkung versuchsweise einführen. Darum kann ich mich auch nicht für die Anträge Akeret und Kaufmann in ihrer gegebenen Formulierung erwärmen.

Ich möchte daher folgenden Kompromiss vorschlagen: Nachdem der einhellige Wille zur Autofreiheit am Eidgenössischen Bettag offenkundig ist, möchte der Herr Bundespräsident Furgler erklären, ob der Bundesrat bereit ist, über das SVG diesem Bestreben versuchsweise entgegenzukommen. Wenn der Bundesrat dazu bereit ist, dann möchte ich die Herren Akeret und Kaufmann bitten, ihre Anträge zurückzuziehen, und Herr Jaeger möge sich entscheiden, auf welchen Wagen er diesmal aufspringt.

Frau Meier Josi: Wer wie ich an einer schweizerischen Hauptdurchgangsstrasse wohnt, könnte sich eigentlich nichts Besseres wünschen als einen Erfolg der Burgdorfer Initiative. Sie könnte, wie die eigene Erfahrung von 1973 mir zeigte, sehr wohl das Lärmproblem der Betroffenen erheblich mildern.

Aber kann ich das, was mir selbst so wünschbar erscheint, den anderen zumuten? Daran zweifle ich stark nach den Erfahrungen bei den kürzlichen Erdbeben im Tessin. Trotzdem die Bahn fuhr und Verkehrsmittel Zugang zu allen Orten boten, waren schwere finanzielle Ausfälle zu verzeichnen. Die Burgdorfer Initiative als starrer Extremvorschlag lässt da wohl das Gebot der Verhältnismässigkeit ausser Acht und ist daher sachlich kaum annehmbar. Mit einem Gegenvorschlag – das zeigt die gestrige Abstimmungserfahrung beim Mieterschutz – riskieren wir, uns ohnehin nur in den Geruch der taktischen Neinsager zu bringen.

Es gibt aber für mich einen ganz anderen Grund, alle Vorstösse, die auf Abänderung der Verfassung abzielen, zur Ablehnung zu empfehlen; hier gehe ich mit Herrn Cavelti einig. Unsere Verfassung ist im Begriff, aus einem Grundgesetz zu einer Sammlung der hundert oder der tausend Blumen zu werden, diesmal vielleicht nicht Maos, sondern eher vom Vrenelisgärtli. Ein Verzeichnis schöner, aber nicht sorgfältig genug durchdachter Wünsche! Wir sollten aber nicht dauernd ihre Stosskraft dadurch schwächen, dass wir schon darin Gesagtes wiederholen, sondern dafür sorgen, dass ihre Grundsätze im Rahmen des politisch Möglichen, mit Rücksicht auf die abgewogenen Bedürfnisse aller und auch im Rahmen des jeweiligen Standes der Technik verwirklicht werden.

Tatsächlich brauchen wir diesen Verfassungsartikel nicht. Wir haben die Verfassungsgrundlage des Umweltschutzes, um auf verschiedenen schon in der Diskussion erwähnten besseren Wegen Lärmbekämpfung zu betreiben und Energiesparen zu lernen. Ich bin ferner der Auffassung, dass der Bundesrat an sich schon 1973 gestützt auf das SVG drei Sonntage lang den Motorfahrzeugverkehr hätte untersagen können. Er hat sich höchstens deshalb auf die Kriegsvorsorge berufen müssen, weil er kurzfristig handelte und keine Zeit hatte, gemäss der Gesetzesvorschrift die Kantone zu Rate zu ziehen. Ich zitiere Ihnen diesen Artikel 2 SVG nochmals: «Der Bundesrat ist ermächtigt, nach Anhören der Kantone für alle oder einzelne Arten von Motor-

fahrzeugen zeitliche, für die ganze Schweiz geltende Fahrverbote zu erlassen.» Der Bundesrat kann und soll von dieser Kompetenz erneut Gebrauch machen, soweit die entsprechenden Voraussetzungen gegeben und geklärt sind! So gesehen, hätten wir nicht einmal ein neues Gesetz nötig; auch da wäre ich noch mit Herrn Cavelti einig. Massnahmen müssen möglicherweise grenzüberschreitend sein wie im November 1973, damit sie zum Ziele führen können und nicht an den Landesgrenzen unmögliche Zustände entstehen.

Ich weiss natürlich auch, dass der Bundesrat selbst in seiner Botschaft zum Strassenverkehrsgesetz 1955 Zweifel daran äusserte, ob der Bettag, gestützt auf den erwähnten Artikel 2, motorverkehrsfrei erklärt werden könne. Wir sind hier aber nicht im Gebiet von unerlaubten Neuinterpretationen, sondern von solchen, wie sie tausendfach stattfinden auf Gesetzes- und Verordnungsebene, soweit diese neuen Interpretationen sich beispielsweise durch die Entwicklung der Technik aufdrängen. Die Gutheissung des Vorstosses Kaufmann hätte nur den Vorteil, die authentische Interpretation von Artikel 2 SVG durch den Rat zu ermöglichen, die sich der Bundesrat offenbar nicht selbst erlauben will. Sie gibt uns auch das Übungsfeld, welches Kollege Aubert wünscht, und zwar in einem erträglichen Mass.

Ich werde daher Herrn Kaufmann demonstrativ zustimmen, um dem Bundesrat etwas Mut zu machen für seine Interpretation von Artikel 2 SVG, und empfehle Ihnen, dasselbe zu tun.

Präsident: Das Wort haben nun noch die drei Antragsteller, die Herren Jaeger, Akeret und Kaufmann.

Jaeger: Herr Kollege Cavelti fragte sich, auf welchen Wagen ich wohl diesmal aufspringen würde. Ich habe hier kein schlechtes Gewissen; schon vor Jahren habe ich die Idee der autofreien Sonntage verfolgt und mich mit ihr «herumgeschlagen» und sie zu realisieren versucht, indem ich nicht zuletzt bei der Lancierung der Initiative mitgeholfen habe. Sie hingegen, Herr Cavelti – scheint mir –, haben sich doch erst im letzten Moment auf den «rettenden Wagen» des Bettages hinaufgehissst; das haben Sie sehr gut gemacht, mit aller Behendigkeit, so wie es sich für Ihre Parteifarbe in diesem Fall – in bezug auf den Bettag – sicher geziemt und gut ansteht.

Meine Sympathie für die zwölf oder acht autofreien Sonntage habe ich letzte Woche hier dargelegt und Ihnen auch die Gründe erläutert. Materiell will ich nicht mehr auf die verschiedenen Argumente eintreten. Ich möchte Sie nur noch einmal darauf aufmerksam machen: Wenn Sie meiner Initiative zustimmen sollten bzw. wenn Sie den Antrag Kaufmann gutheissen, dann beschliessen Sie lediglich, die Idee habe an die Kommission zurückzugehen; dann würde es also der Kommission obliegen, meine Initiative für acht autofreie Sonntage bzw. den Vorschlag Kaufmann materiell zu beraten. Das hat sie nämlich noch nicht getan; sie hatte Nichteintreten beschlossen.

Es ist also so, dass wir in dieser Angelegenheit – entgegen dem Vorschlag Cavelti – vom Parlament aus die Sache in der Hand behalten würden, was mir als sehr wichtig erscheint. Ich könnte mich also mit dem Vorschlag Cavelti gar nicht befreunden, der fragte: Herr Bundesrat, wären Sie bereit, allenfalls auf diese Idee des Bettages einzugehen? Wenn schon eine parlamentarische Kommission besteht, sollten wir hier die Sache wirklich in der Hand des Parlaments behalten.

Mit verschiedenen Vorrednern bin ich nach wie vor der Auffassung – übrigens auch mit dem Motionär Aubert –, dass wir die Angelegenheit auf gesetzlicher Ebene und nicht auf Verfassungsebene regeln sollten. Weil nun aber die Motion Aubert noch in abgeschwächter Form auf dem Tisch des Hauses liegt – nämlich mit der zweiten Version, solche autofreie Sonntage versuchsweise einzuführen –, sind wir bei der Minderheit zur Auffassung gelangt, zwischen unserer Initiative und dem Vorschlag Aubert beste-

he gar kein grundsätzlicher Unterschied mehr, so dass keine Alternativsituation mehr vorhanden sei. Deshalb halte ich es für richtig, dass wir von der Minderheit uns mit den Antragstellern Akeret und Kaufmann zusammensetzen, aus der Ueberlegung heraus, es sei besser, einen kleinen Schritt zu tun, als einen grossen nicht oder nie zu tun.

Deshalb haben wir uns gefragt: Wie können wir die Grundidee retten? Wir überblicken ja die Situation hier im Rat und kennen auch die Verhältnisse in der zweiten Kammer. Deshalb mussten wir uns diese Frage stellen. Die Unterzeichner des Minderheitsantrages und die beiden Antragsteller Akeret und Kaufmann sind deshalb übereingekommen, wir sollten uns in einem gemeinsamen Antrag finden auf mindestens einen autofreien Sonntag. Ich meine, dass wir in diese Ueberlegung sicher auch den Bettag einbeziehen müssen; es würde allerdings nach unserem Entscheid dann der Kommission obliegen, die ganze Angelegenheit materiell zu prüfen; denn wenn die Motion Aubert abgelehnt werden sollte, besteht ohnehin keine Chance mehr, dass die Burgdorfer Initianten ihren Vorstoss zurückziehen. Das wäre allenfalls möglich, wenn die Motion Aubert obsiegen sollte.

Wenn wir jetzt von der Minderheit aus diesen Kompromiss unterbreiten und unseren weitergehenden Vorschlag zugunsten dieses Minimalantrages zur Rettung der Grundidee zurückziehen (auch in der Auffassung, dass der Herr Bundespräsident sicher eine derart enge Beziehung zum Bettag habe, dass auch er diese Idee unterstützen werde, so hoffe ich wenigstens), dann glaube ich, dass auch das Parlament auf diese Linie sollte einschwenken können, zumal ich überzeugt bin, dass diese Idee auch im Volk zum Tragen käme. Ich bin überzeugt, dass wir hier eine breite Unterstützung finden würden. Deshalb hoffe ich – übrigens zusammen mit unserer einstimmigen Fraktion –, dass wir hier durch diesen Kompromiss wirklich einen ersten Schritt tun können, der mindestens ein Zeichen setzen würde, wie ich das bereits letzten Donnerstag erwartet und gehofft hatte. Ich bitte Sie daher, dem gemeinsamen Antrag Akeret/Kaufmann/Jaeger zuzustimmen.

Akeret: Ich pflichte Kollege Jaeger bei und ziehe meinen Antrag, der einen Gegenvorschlag zur Initiative auf Verfassungsebene darstellt, ebenfalls zurück zugunsten eines gemeinsamen Antrages mit den Kollegen Jaeger und Kaufmann. Mein Antrag visierte vor allem den autofreien Bettag an, wollte aber darüber hinaus die Möglichkeit offenlassen, weitere autofreie Sonntage festzulegen. Ich habe mich aber überzeugen lassen – und Abklärungen haben dies ergeben –, dass dieses Ziel eines autofreien Bettages oder einiger weiterer entsprechender Sonntage auch auf Gesetzesebene erreicht werden kann und dafür die Verfassung nicht bemüht werden muss. Frau Josi Meier kann also beruhigt sein. Ueberdies haben wir am gestrigen Abstimmungssonntag wieder die leidige Erfahrung gemacht, dass Gegenvorschläge kontraproduktive Wirkungen entfalten und zu Opfern des doppelten Neins werden. Darum habe ich mich mit den Kollegen Jaeger und Kaufmann abgesprochen und auf einen gemeinsamen Nenner geeinigt.

Der Antrag Kaufmann ist sehr massvoll und bildet das Minimum dessen, was wir beschliessen sollten. Er visiert im wesentlichen den autofreien Bettag an, lässt aber die Möglichkeit offen, in der Kommission zu prüfen, ob im Laufe der Jahre – wenn einmal Erfahrungen gesammelt sein werden – allenfalls ein weiterer allgemeiner Feiertag als autofrei erklärt werden könnte. Das scheint mir dem Grundgedanken der autofreien Sonntage zu entsprechen.

Dagegen bitte ich Sie, auf die Anregung des Kollegen Cavelti nicht einzutreten. Sie ist sicher gut gemeint, aber damit gibt das Parlament wirklich alles aus der Hand. Unser Rat sollte sich nach dieser langen Diskussion doch zu einer Willenskundgebung in dieser Sache aufraffen, mindestens im Sinne einer Wegleitung an den Bundesrat. Persönlich habe ich über das vergangene Wochenende in zahlreichen Gesprächen die erfreuliche Feststellung ge-

macht, dass viele Bürger aus allen Kreisen, nicht etwa nur politische und umweltschützerische «Gesundbeter», den Gedanken sehr begrüßen und sich mit einem autofreien Bettag sehr gut befreunden könnten. Also bekennen auch Sie sich zum autofreien Bettag. In diesem Sinne bitte ich Sie, unseren gemeinsamen Antrag auf Rückweisung an die Kommission mit der entsprechenden Empfehlung zu unterstützen. In Abwandlung eines bekannten Verses von Wilhelm Busch sollten wir von unseren Bemühungen um die Burgdorfer Initiative sagen können: «Da seht ihr ihre Trümmer rauchen, der Rest ist doch noch zu gebrauchen.»

Kaufmann: Die lange Zugreise von der Ostschweiz nach Bern hat sich offensichtlich ausbezahlt, weil ich mit den Herren Akeret und Jaeger dieses Problem erörtern konnte. Die Situation – das zur Klarstellung – ist die, dass Herr Jaeger und Herr Akeret sich auf meinen Vorschlag geeinigt haben und dementsprechend ihre Vorschläge zugunsten meines Vorschlages zurückziehen. Ich begrüße diese Vereinfachung. Ich habe Ihnen beantragt – sofern Sie meinen Antrag nicht mehr vor sich haben – Rückweisung an die Kommission und Ausarbeitung eines Gegenvorschlages, wonach mindestens der eidgenössische Bettag autofrei gehalten werden soll. Ich habe heute und schon am Donnerstag festgestellt, dass man in diesem Rat – übrigens im Volke auch – dem autofreien eidgenössischen Bettag ein grosses Wohlwollen entgegenbringt. Es geht jetzt auch nicht mehr in erster Linie um Umwelt- und Energiespardgedanken, sondern es geht vorab um nationale und religiöse Gedanken. Ich kann hier auch präzisieren, dass ich mit der Autofreiheit nur am Bettag einverstanden bin. Ich hatte mir vorgenommen, Herrn Cavelti zu antworten. Ich hatte nun praktisch nicht mehr notwendig, weil Frau Josi Meier das sehr trefflich gemacht hat; ich teile ihre Auffassung und halte dafür: sowohl als auch. Der Bundesrat kann nach Artikel 2 Absatz 1 vorgehen, allerdings nach Anhören der Kantone und erst, wenn der Gesamtbundesrat darüber befunden hat. Ich persönlich habe die Meinung von Frau Meier, dass dieses Politikum aber auch vom Parlament in den Händen behalten werden soll. Das heisst mit anderen Worten: Ich stelle mir das so vor, dass der Bundesrat jetzt tätig werden kann, dass wir aber die Kommission vorläufig am Leben erhalten und einmal zusehen, was vom Bundesrat vorgeschlagen wird. Ich beantrage Ihnen Zustimmung zum bereinigten Gesamtantrag Akeret/Jaeger/Kaufmann, der im Wortlaut dem entspricht, was ich Ihnen am Donnerstag vorgeschlagen habe.

M. Fontanet, rapporteur: Après quatre heures et demie de discussion et les modifications sensibles apportées aux diverses propositions et contre-propositions qui avaient été présentées, il convient de chercher à y voir un peu plus clair. Je ne reprendrai pas les interventions de ceux qui approuvent la proposition du Conseil fédéral et de la majorité de la commission, qui vise à recommander au peuple le rejet de l'initiative dite de Berthoud.

Je ne veux pas non plus chicaner M. Riesen qui, tout à l'heure, m'a gentiment pris à partie en me disant que je ne savais plus bien calculer. M. Jaeger, lui, a si bien calculé qu'il en a oublié ses huit dimanches et qu'il les a ramenés à un seul. M. Riesen a parlé de perfidie raffinée, de conscience béate et légèrement hypocrite, pour justifier son soutien à un projet qui n'est plus soutenu. A ces déclarations platoniques, après lesquelles M. Jaeger a retiré ses propres propositions non platoniques, je répondrai par ce qu'un philosophe disait en son temps: «Il n'y a pas de plus grande fourberie que de tromper ses concitoyens.»

Nous sommes en train de discuter une initiative parlementaire en examinant toutes les conséquences et il faut montrer objectivement au peuple quels en sont, selon nous, les avantages et les inconvénients.

Nous nous trouvons en présence d'un certain nombre de propositions différentes. Il y a les propositions des excessifs, parmi lesquelles celles de M. Oehen, qui va plus loin

que l'initiative puisqu'il ajoute encore, sauf erreur, trois heures d'interdiction à chaque dimanche où on ne pourrait plus circuler en voiture. Je crois me faire l'interprète de la commission en disant qu'il faut résolument s'opposer à cette proposition.

Quant à celle de M. Fischer-Bremgarten, qui a été le seul orateur à soutenir l'initiative de Berthoud – c'est son droit – je vous propose également de ne pas l'appuyer. M. Fischer a eu quelques écarts de langage difficilement supportables lorsqu'il a prétendu, par exemple, que chez nous, d'une manière générale, les piétons ne sont pas protégés. A l'appui de sa thèse, il a cité Socrate, un peu maladroitement à mon sens: «L'homme n'est pas riche parce qu'il possède, mais par la façon dont il jouit des choses qu'il possède.» Je lui rappelle à mon tour ce que Platon disait en rapportant un autre propos de Socrate: «Mon caractère est ainsi fait que je ne me rends jamais qu'à la raison.» La majorité de la commission, mon cher Monsieur Fischer, se rendant aux arguments de la raison, comme Platon et Socrate, je pense, propose de dire non à l'initiative de Berthoud.

Il y a aussi les minimalistes, qui étaient deux au départ, M. Akeret et M. Kaufmann, et qui veulent que le jour du Jeûne fédéral soit déclaré jour sans voiture. Personnellement, je n'y verrais pas grand inconvénient. C'est une idée comme une autre. M. Jaeger a rejoint le bataillon des minimalistes, si j'ai bien compris, en demandant que le Conseil fédéral, après un vote de notre Conseil, édicte sur le plan législatif une disposition prévoyant que le Jeûne fédéral devient jour sans voiture. Le Conseil fédéral peut le faire sans un vote du Parlement. En effet, en vertu de l'article 2, 1er alinéa, lettre b, de la loi fédérale sur la circulation automobile et des cycles, il peut interdire la circulation sur la route pendant ce dimanche-là. Il n'est donc pas nécessaire de renvoyer cette proposition à la commission. Le Conseil fédéral fera, je pense, tout à l'heure une déclaration à ce sujet par la voix de son président. Nous l'entendrons avec intérêt.

L'initiative Jaeger elle-même étant retirée, je pense que ceux qui l'ont soutenue ne la reprendront pas.

M. Jaeger, après avoir plaidé en faveur d'un compromis, en propose donc un plus modeste. Il a eu raison, je crois, de le faire, après l'échec, tout de même assez symptomatique, de l'initiative Albatros. J'ajouterai à l'intention de M. Riesen et de M. Ammann que, moi aussi, je suis tout à fait respectueux de la volonté exprimée par les 115 000 signataires de l'initiative et je leur suis reconnaissant d'avoir posé le problème des dimanches sans voiture. En effet, il y a là une recherche non purement sympathique, mais réelle d'une meilleure qualité de vie qui mérite notre respect.

Cependant, à ceux qui s'appuient sur la jeunesse des auteurs de l'initiative pour dire qu'il faut leur faire plaisir, en l'approuvant, je réponds que, si l'on est vraiment avec la jeunesse et si on la respecte, on doit prendre au sérieux ce qu'elle fait, et la prendre au sérieux, c'est refuser de la flatter pour des raisons diverses, électorales, par exemple, c'est étudier ses propositions tout à fait sérieusement – je vous rappelle que la jeunesse de Berthoud propose que l'on interdise la circulation des véhicules à moteur sur terre, dans l'air et sur l'eau le deuxième dimanche de chaque mois – c'est lui exposer correctement et sans fourberie les avantages et les inconvénients d'une telle interdiction.

Or, visiblement, les inconvénients sont plus importants que les avantages et le respect que l'on doit à la jeunesse commande qu'on le lui dise sans détours.

Enfin, il y a la motion de notre collègue M. Aubert, au sujet de laquelle je ne puis m'exprimer qu'à titre personnel, puisque la commission n'a pas eu l'occasion d'en débattre. La proposition de notre collègue Aubert est habile et juste à la fois en ce sens que son auteur reconnaît que l'introduction de douze dimanches sans voiture pourrait impliquer des difficultés assez considérables; il demande que sa motion soit renvoyée à la commission afin

qu'elle creuse le problème. Je lui dis dès l'abord que cette proposition de renvoi à la commission est tout à fait correcte, car il est parfaitement possible de renvoyer une motion à une commission. M. Aubert propose de faire une expérience de deux ans; mais, il reprend en fait l'initiative de Berthoud, en tout cas le principe de l'interdiction de circuler douze dimanches sur terre seulement, sauf erreur, mais pas sur l'eau et dans les airs, avec toutes les difficultés que cela peut comporter. Va-t-on subir les inconvénients d'une telle interdiction pendant vingt-quatre dimanches pour ensuite tirer les conclusions des expériences qui auront été faites?

A titre personnel, si je considère que le renvoi est possible quant à la forme, je suis, quant au fond, contre l'interdiction de rouler douze dimanches par année et, par voie de conséquence, je dois m'opposer à ce qu'on fasse une expérience pendant douze ou vingt-quatre mois et qu'on en inscrive le principe soit dans la constitution, soit dans la loi. C'est pourquoi je vous invite à vous opposer à la proposition de M. Aubert.

En résumé, la majorité de la commission vous invite à repousser l'initiative populaire. Quant à l'initiative Jaeger/Kaufmann/Akeret, je pense que le représentant du Conseil fédéral va s'exprimer tout à l'heure. Il lui est loisible, en vertu de la loi, de décréter l'interdiction de rouler un seul dimanche ou le jour du Jeûne fédéral.

En ce qui concerne l'initiative de M. Oehen qui, je le répète, va encore plus loin que celle de Berthoud, il faut également la rejeter; elle ne constitue pas un véritable contre-projet. La motion de M. Aubert, quant à elle, si le Conseil ne la renvoie pas à une commission, doit aussi être refusée.

En conclusion, le refus de notre conseil, s'il doit être interprété comme une décision négative en face des différents efforts tendant à décréter des dimanches sans voiture, ne signifie en aucune façon que nous n'entendons pas lutter pour un meilleur environnement, pour une meilleure qualité de vie. Les députés ne sont quand même pas, tous, pour reprendre les expressions de M. Riesen, des gens à la conscience béate et légèrement hypocrite. Il leur est loisible de chercher par d'autres moyens et d'autres voies à rendre la vie en Suisse plus agréable et plus digne d'être vécue, et cela non seulement douze dimanches, mais cinquante-deux dimanches et 365 jours par année!

Früh, Berichterstatter: Angesichts der ausgedehnten Debatte und der nun neu entstandenen Situation kann ich mich sehr kurz fassen. Ich möchte mich auf drei Punkte beschränken.

Herr Kollega Jaeger, sicher haben Sie teilweise recht, dass eine gewisse Abhängigkeit vom Auto nicht wegzudiskutieren ist. Aber es ist doch im Verlaufe dieser Debatte oftmals zum Ausdruck gekommen, dass gerade an den Sonntagen das Auto dazu benützt wird, um Ruhe und Erholung zu suchen. Eine andere Abhängigkeit, eine Sucht, einfach Auto zu fahren, ist sicher nicht vorhanden. Ich glaube, Sie sind da einer Ueberbewertung des Autos anheimgefallen. Diejenigen – und dazu zählt doch sicher die Mehrheit der Automobilisten –, die ihr Fahrzeug vernünftig gebrauchen, haben ein Verhältnis zu ihrem Wagen, das keine verfassungsmässig verankerte Ruhepause braucht, sich an sonntäglichen Besinnungsmeetings des gestörten Verhältnisses zwischen Auto und Besitzer zu erinnern. Ihren philosophischen Betrachtungen über den individualisierten und den solidarischen Freiheitsbegriff ist doch einfach entgegenzuhalten, dass bei acht oder zwölf von der Obrigkeit befohlenen Sonntagen, an denen nicht frei über die Art von Ruhe und Erholung entschieden werden kann, die Freiheit jedes einzelnen eingeschränkt wird. Es gibt doch andere Massnahmen, und wir werden wahrscheinlich jetzt zu diesen anderen Massnahmen auch kommen.

Zu Herrn Kollega Aubert nur ein paar Worte. Sicher haben die Besitzer und Angestellten der Ausflugsrestaurants, der Bergbahnen und anderer touristischer Einrichtungen auch

gerne einen freien Tag. Aber ob sie sich gerade an den verkehrsfreien Sonntagen dieses Geschenkes erfreuen, ist doch etwas gesucht. Es geht darum, an den Schönwettersonntagen grosse Teile des ganzen Einnahmenvolumens sicherzustellen, damit man auch an den weniger schönen Sonntagen und an den Werktagen die Löhne der Angestellten bezahlen kann.

Und noch eine kleine Bemerkung zu Herrn Fischer-Bremgarten. Mit den Ansichten unseres Kollegen Fischer-Bremgarten gehe ich insofern einig, als nach dem 12. Juni oft das Malaise der Staatsverdrossenheit und die Angst vor der Mächtigkeit des Staates angeführt wurden. Ich habe aber einige Mühe, Ihrem Gedankengang zu folgen, wenn Sie sagen, der Bundesrat müsse sich nicht wundern, wenn die Staatsverdrossenheit stetig wachse. Ich bin der Meinung, dass mit dem Entzug eines weiteren Freiheitsrechtes, nämlich an zwölf Sonntagen das Verkehrsmittel nicht frei wählen zu können, die Mächtigkeit des Staates wächst und damit auch die von Ihnen zitierte Staatsverdrossenheit.

Der Souverän hat am gestrigen Sonntag bewiesen, dass er absolut in der Lage ist, das Mögliche vom Erstrebenswerten zu unterscheiden. Er hat wenig Verständnis für allzu einschneidende Eingriffe, er hat aber ein feines Gefühl für das politisch Mögliche.

Uns bleiben zum Schluss die folgenden Anträge auf dem Tisch: der Antrag Fischer-Bremgarten, der dasselbe will wie die Initianten, der Antrag Oehen, der bezüglich der Zeit einige Aenderungen aufweist, der Antrag Kaufmann auf Rückweisung und die Motion Aubert, die zwölf autofreie Sonntage auf Gesetzesebene mit einer Probezeit von zwei Jahren fordert. Ich glaube, über den Antrag Akeret/Jaeger/Kaufmann, der nun als Teamwork eingebracht worden ist, wird Ihnen Herr Bundespräsident Furgler Auskunft geben.

Bundespräsident **Furgler**: Noch bis vor wenigen Jahren schien es, dass man die Nachteile der sogenannt unentbehrlichen Motorisierung in Kauf nehmen könne. Ueber ökologische Kosten zerbrach sich niemand den Kopf. Lärm und Abgas wurden mehr oder weniger als Preis für den technischen Fortschritt angesehen. Diese Zeiten sind vorbei. In den vergangenen Jahren hat sich ein eindeutiger Wechsel in der öffentlichen Meinung, aber auch in den Erlassen vollzogen. Die ganze Bevölkerung ist umweltschutzbewusst geworden; Parlament und Bundesrat haben die nötigen Schritte eingeleitet, und zwar nicht nur um das Problem in den Griff zu bekommen, sondern um einen sinnvollen Gebrauch der erwähnten Mittel anzustreben. Gerade gestern erst hat das Volk seinen praktischen Sinn unter Beweis gestellt, als es ein Uebermarchen auch in den Beschränkungen ablehnte, aber damit indirekt die vom Parlament auf Antrag des Bundesrates gutgeheissenen umweltschutzfreundlichen Massnahmen voll und ganz unterstützte. Ich denke an die Lärmbekämpfung, an die Abgasbegrenzung sowie an die Reduktion des Bleigehaltes. So soll es weitergehen. Bei der vorliegenden Initiative geht es letzten Endes, das spürten wir in den mehrstündigen Debatten, auch darum, den Verkehr menschenfreundlicher zu gestalten. Ich empfand die Anregungen, vorgetragen auch von den Vertretern der Initiantengruppe in der Kommission, ganz eindeutig so, dass man im Gebrauch aller technischen Mittel untereinander menschlicher sein möge. Ich frage nun: Ist das angestrebte Mittel, an zwölf Sonntagen des Jahres jeglichen privaten Motorfahrzeugverkehr zu Lande, zu Wasser und in der Luft zu untersagen, ein taugliches Mittel? Diese Frage haben wir zu lösen. Der Bundesrat hat es sich keineswegs, wie in der Debatte da und dort behauptet worden ist, leicht gemacht. Er hat die Vor- und Nachteile einander gegenübergestellt. Ich muss aber staatspolitisch etwas vorausschicken, was ins Zentrum gehört. Sie selbst ringen immer wieder mit der Frage: Wo soll der Staat intervenieren? Soll er es wirklich mit Bezug auf den Ihnen völlig freigestellten Gebrauch Ihrer Motorfahrzeuge tun? Keine Schweizerin und

kein Schweizer ist verpflichtet, das Motorfahrzeug zu gebrauchen. Es ist aber bezeichnend, dass auch in dieser Debatte der Zweifel am freiwilligen Verzicht immer wieder spürbar wurde. Mir scheint, wenn wir schon keine unnötigen Staatseingriffe wollen, dann müssen wir uns als Menschen, als Bürger in diesem Staat bereitfinden, selbst den Willen aufzubringen, auf etwas zu verzichten. Das sei den näheren Betrachtungen zu den Vor- und Nachteilen vorangestellt.

Es kann nicht bestritten werden, dass mit einer so weitgehenden Beschränkung: «Du, Mitbürger, darfst an zwölf Sonntagen dein Fahrzeug nicht gebrauchen», in einer Art und Weise legiferiert, ja sogar eine Verfassungsnorm geschaffen würde, wie wir sie bisher gar nicht kennen. Da hinein gehört der Satz, es handle sich um eine Beeinträchtigung der persönlichen Freiheitsrechte. Ich habe Herrn Aubert gut verstanden, wenn er unterschieden hat zwischen dem Recht auf Bewegung persönlicher Art mit motorisierten Mitteln und dem Recht, das andererseits mit in Betracht gezogen werden müsse, auf Ruhe, nach der sich so viele Mitbürger sehnen. Aber ich darf in Klammern noch einmal beifügen: Persönlicher Verzicht, persönliche Beschränkung auch in der Lärmproduktion könnte hier schon sehr viel helfen. Ich bitte also, unseren Satz in der Botschaft, dass wir den Initiativtext als eine zu weitgehende Beeinträchtigung der persönlichen Freiheit empfinden, so zu werten, wie ich es soeben angetönt habe.

Niemand kann sodann bestreiten, dass eine solche Massnahme zu einer Benachteiligung der Bewohner abgelegener Regionen führen muss. Ich habe das Votum von Herrn Meier mit sehr grosser Aufmerksamkeit vernommen, weiss ich doch, dass er ein ausgesprochener Spezialist auch des öffentlichen Verkehrs ist und dass er dort massvoll Fortschritte erzielen möchte. Nun ist aber auch bei unserer guten Verkehrsinfrastruktur nicht zu bestreiten, dass kleinere Bergregionen, wenn während zwölf Sonntagen der normale Autoverkehr unterbunden wird, wirtschaftliche Nachteile in Kauf zu nehmen hätten, die weit über das hinausgehen, was bei gut erschlossenen Regionen eintreten würde. Ich könnte mir vorstellen, dass Ihr eigener Ratskollege Nef, der in der Mistelegg wohnt, einem zauberhaften Gebiet meines Heimatkantons, das ich Ihnen für Wanderungen empfehle – (das ist keine Schleichwerbung, ich spreche ja nicht am Fernsehen) –, mit seinen Hemberger Freunden einer dieser betroffenen Menschen wäre, wenn an zwölf Sonntagen die dort bestehenden kleinen Skianlagen praktisch stillgelegt würden, weil man wegen des Verbots mit den Fahrzeugen nicht mehr dorthin fahren könnte. Gewisse Auffangoperationen mit Massnahmen, wie sie Herrn Oehen vorschweben, liessen sich allerdings durchaus denken. Ich komme auf die diesbezüglichen Erklärungen noch zurück. So sind auch die Hinweise des Bundesrates zu verstehen, wenn er von Benachteiligung bestimmter Wirtschaftszweige und bestimmter Regionen sprach, ja sogar auch von einer Benachteiligung bestimmter sozialer Schichten, die ja ihre Freizeit nicht einfach frei wählen können. Denken Sie an Schichtarbeiter, denken Sie auch an viele andere, die nicht wie Sie und ich etwas mehr Spielraum mit Bezug auf solche Entscheide haben.

Ich möchte nichts wiederholen, was von Ihnen in dieser Debatte vorgetragen worden ist. Nur wenig sei noch erwähnt: Die Beeinträchtigung der Schweiz als Reiseland, wie sie Herr Schatz noch einmal dargestellt hat und wie die Herren Referenten sie eindrücklich schilderten, kann nicht bestritten werden. Stellen Sie sich die Situationen in Genf, Basel, Kreuzlingen, Rorschach, an den anderen Grenzübergängen, Chiasso usw. vor: Wie wollen Sie das auffangen, ohne letzten Endes auch Retorsionsmassnahmen der betroffenen Staaten in Kauf zu nehmen, oder aber ohne zuschauen zu müssen, wie unser Land umfahren wird, was für das Touristenland Schweiz doch ausgesprochen unangenehme Nebenwirkungen hätte? Ich habe mir persönlich die Durchführung dieser Initiative etwas

näher überlegt: Ich stelle mir vor, dass wir so ungefähr im November im Bundesrat zusammentreten müssten: Sondersitzung zwölf Sonntage ohne Motorfahrzeuge. Da hätten wir nun sämtliche meteorologischen Unterlagen eingeholt, Grosswetterlage Schweiz pro 1978, und müssten den «träfen» Entscheid suchen, welche dieser Sonntage auszufallen haben, mit der Chance, weil wir keinerlei prophetische Gaben besitzen, dass dann ausgerechnet uns das Wunder gelänge, die Mehrzahl dieser Sonntage mit schönem Wetter zu erwischen. Stellen Sie sich das in der Praxis vor, wenn dann Anno 1978 die Mehrzahl dieser zwölf Sonntage herrliches Wetter hätte, die Sonntage vor- und nachher aber schlechtes Wetter! Die Antwort aus all Ihren Lieblingsgebieten, denn jeder kommt ja aus einem Lieblingsgebiet, wäre eindeutig. Ich würde dann für die übernächste Novembersitzung den verehrten Kollegen und mir selbst – sofern wir das noch einmal zu bewerkstelligen hätten – einen noch schöneren Arbeitstag voraussagen. Das ist zwar gut gemeint, aber nicht praktikabel. Der Kontrollapparat und anderes mehr sei nur in Klammern beigelegt.

Mit Recht hat Frau Meier darauf hingewiesen, dass das, was hier diskutiert wird, nicht eine Verfassungsnorm sein sollte. Natürlich haben wir heute manches in der Verfassung, was nicht hineingeht. Aber wenn wir sie schon entflechten, einfacher, übersichtlicher, grundgesetzwürdig ausgestalten wollen, dann gehört das nicht in die Verfassung, nachdem wir alle wissen – die Herren Rappporteure und Frau Meier haben es erwähnt –, dass wir im Strassenverkehrsgesetz schon heute, d. h. seit wir die Aenderung vom MFG zum SVG vollzogen haben, im Artikel 2 Absatz 1 eine Grundnorm haben, die den Bundesrat ermächtigt, Fahrverbote zu verfügen. Ich komme bei der Frage des Bettages noch einmal kurz darauf zu sprechen.

Nun haben Sie die ganze Skala von zwölf über acht zu einem autofreien Sonntag miterlebt und wie ein «Primgeiger» hat Herr Jaeger auf diesem Instrument gespielt. Am Schluss ist er vom hohen e bis ins tiefe g – lies oder höre ein Sonntag – hinuntergestiegen. Der Grundakkord war eher in moll zu vernehmen, währenddem am letzten Donnerstag noch ein froher, ich würde sagen eine Art Dur-Akkord spürbar war.

Zu dritt – immerhin auch ein Moll-Akkord erfreut des Hörers Gemüt und Herz – haben sie sich gefunden, die Herren Akéret, Jaeger und Kaufmann, und haben uns den autofreien Bettag schmackhaft zu machen versucht. Ich gestehe Ihnen offen, dass an und für sich dieser Appell an uns alle doch ein Zeichen setzt und wohl gut aufgenommen werden kann. Wenn Sie das wollen, dann bitte manifestieren Sie das ganz deutlich. Und wenn es der Ständerat auch will, sei es in Form einer Motion, das wäre an und für sich das normale Instrument, mit dem Sie solche Anregungen übermitteln, dann – ich darf es wiederholen – ist die Rechtsgrundlage für eine solche «Bettagssonntagslösung» ohne weiteres im Artikel 2 Absatz 1 des Strassenverkehrsgesetzes gegeben, wonach der Bundesrat nach Anhören der Kantone für alle oder einzelne Arten von Motorfahrzeugen zeitliche, für die ganze Schweiz geltende Fahrverbote erlassen kann.

Gestatten Sie mir – das sage ich auch dem verehrten Trio der Intervenienten –, dass für einen solchen klaren Beschluss keineswegs eine Rückweisung an die Kommission nötig ist. Ich sehe nicht ein wozu. Sie haben sich während Stunden ausgesprochen. Was wichtig wäre, ist die Meldung an den Bundesrat. Will das der Nationalrat? Uebernimmt er die Ideen dieses verehrten Trios oder sagt er nein? Mit der Neueinberufung der Kommission, einer zusätzlichen Sitzung, kommen Sie keinen Schritt weiter. Entscheiden muss man im Leben irgendwann einmal. Das zu dieser Frage.

Nun zur Motion von Herrn Aubert, mit der ich mich auch sehr sorgfältig auseinandergesetzt habe. In ihrer Quintessenz, wenn auch in einer etwas weichen Form (zwei Versuchsjahre), wird der Bundesrat doch aufgefordert, ich zitiere aus dem letzten Abschnitt der Motion: «... eine

Lösung vorzulegen, einen Aenderungsvorschlag, der dem Inhalt der Burgdorfer Initiative gerecht wird oder die von den Initianten aufgeworfenen Fragen entsprechend beantwortet.» Ich möchte mich nicht wiederholen. Mir scheinen auch für diesen Versuch die zwölf Sonntage mit bezug auf das Mass weit übersetzt. Das führt zu den bereits von Ihnen erkannten Schwierigkeiten, Unannehmlichkeiten, Beschränkungen, Staatseingriffen, die wir nicht wollen. Es scheint mir daher konsequent zu sein, auch diese Motion abzulehnen.

Ich habe den Antrag von Herrn Oehen sorgfältig studiert. Ohne Zweifel weist er eine etwas grössere Flexibilität gegenüber der Burgdorfer Initiative auf; er hat auch Vorteile u. a. dadurch, dass der Bundesrat die Sonntage festzulegen hätte, also nicht so eingengt in der Auswahl wie im Initiativtext wäre. Mit anderen Worten: Man könnte die Monate mit dem grössten Touristenstrom auslassen und zum Teil auch andere Verkehrsmittel einsetzen. Sie sehen, dass ich die Unterschiede deutlich herauszuarbeiten versuche. Sein Antrag hat aber auch Nachteile, selbst gegenüber der Burgdorfer Initiative: zum Beispiel die Ausdehnung der Dauer des Fahrverbotes, insbesondere die Festsetzung des Beginns auf Sonntag, 1 Uhr; damit würde die Durchführung von Anlässen, wie Sie sie im ganzen Lande kennen, am Samstag abend ausserordentlich erschwert. Ich denke insbesondere an Landgebiete, wo das bei solchen Anlässen beschäftigte Personal schon geraume Zeit vor 24 Uhr heimkehren müsste. Ob Sie in dieser Art und Weise während des ganzen Jahres Fastenzeit haben möchten, das muss ich Ihnen doch selbst überlassen. Grundsätzlich vermögen also auch hier beim Abwägen der Vor- und Nachteile doch nicht die Vorteile zu überwiegen, so dass wir zur Ablehnung kommen.

Es bleibt die Möglichkeit des Bettages. Ich habe Ihnen bereits gesagt: An und für sich ist das rechtlich einfach; seit der Geltung des Strassenverkehrsgesetzes ist hier die Durchführung viel leichter möglich als früher, wo verschiedene kantonale Rechte hätten berücksichtigt werden müssen. Ich ersuche Sie daher, diesbezüglich eine klare Aussage an den Bundesrat zu richten. Wir werden nachher sehen, wie der zweite Rat seinerseits dieses Problem wertet.

Im Gegensatz zur Initiative wäre es eine Art Zeichen. Einmal im Jahr will der Mensch in diesem Staat ganz deutlich dokumentieren, dass er – wie das früher freiwillig geschehen ist – nicht mit dem Motorfahrzeug kutschiert, sondern *per pedes apostolorum* durch die Strassen zieht. Auch dazu waren ja einst unsere Füsse geschaffen. Ich habe nur noch ein ganz kleines Sätzchen an Herrn Fischer zu richten. Als er den Bundesrat in rauen Mengen apostrophierte, hat er uns vermutlich mit seinen Patienten verwechselt (Heiterkeit); ich möchte nicht näher darauf eintreten.

Ich komme zum Schluss: Wir sind der Meinung, dass wir diese Operation nicht dem Staat aufhalsen müssen, sondern dass der Mensch in erster Linie freiwillig verzichten soll, dass Sie aber ohne weiteres den Appell an uns richten können, einmal im Jahr, gestützt auf Artikel 2 des Strassenverkehrsgesetzes, einen Sonntag autofrei zu erklären; das wäre dann der von vielen erwünschte autofreie Bettag.

M. Aubert: *Devant le mouvement de repli général qui semble s'être dessiné pendant le week-end, je tiens à vous faire savoir que je renonce à l'une de mes deux propositions, en l'occurrence à la première, et ceci pour la raison suivante: je suis toujours partisan des douze dimanches sans circulation à moteur, mais je reconnais, après avoir entendu un grand nombre de mes collègues, qu'une règle semblable sera peut-être difficile à supporter. Une expérience préalable est nécessaire, c'est pourquoi je ne maintiens ici que la seconde de mes propositions: celle qui demande le renvoi à la commission, pour étudier un projet d'arrêté fédéral de portée générale, limité dans le temps.*

Si j'ai bien compris, cette proposition «Aubert II» sera opposée au «conglomérat» Jaeger/Kaufmann/Akeret. Les différences de fond sont au nombre de deux. La première, d'importance, concerne le nombre des dimanches: mes collègues en reviennent à un, j'en reste à douze. Seconde différence: mes collègues demandent que l'unique dimanche qu'ils préconisent – probablement le jour du Jeûne – soit inscrit durablement dans la loi. Pour ma part, je suis plus modeste qu'eux, puisque je ne demande qu'une règle d'abord limitée dans le temps.

Il m'est impossible de souscrire à ce que MM. Jaeger, Kaufmann et Akeret ont décidé tout à l'heure et qui n'a plus rien à voir avec l'initiative de Berthoud. Autant je reconnais que cette initiative comporte des duretés, que j'ai de la peine à défendre ici, autant je pense que substituer un dimanche à douze représente une dénaturation de la règle qui vous était soumise. En conséquence, je retire ma proposition «Aubert I», mais la proposition «Aubert II» demeure.

Die folgende Uebersicht über die Anträge wird verteilt:

Zur Motion Aubert: (Indirekter Gegenvorschlag)

Wortlaut siehe Seite 1074 hiervor

A. Aubert I: Annahme der Motion: zwölf autofreie Sonntage durch Gesetz

B. Aubert II: Ueberweisung an Kommission (Befristeter Versuch)

Zur Initiative Jaeger: (Indirekter Gegenvorschlag)

Wortlaut siehe Seite 1073 hiervor

C. Kaufmann: Rückweisung an Kommission (Bettags-Fahrverbot)

D. Minderheit: Zustimmung zur Initiative: acht autofreie Sonntage durch Gesetz (Ausarbeitung eines positiven Berichts durch die Kommission)

E. Mehrheit: Keine Folge (Kein indirekter Gegenvorschlag)

Zur Volksinitiative

Direkter Gegenvorschlag

F. Oehen: zwölf autofreie Sonntage; Sonntag 1 Uhr – Montag 4 Uhr. Bestimmung der Tage durch Bundesrat

G. Akeret: Motorverkehrsverbot (Strasse und Luft) am Bettag. Weitere motorfreie Sonntage durch Gesetz

Kein Gegenvorschlag

H. Fischer-Bremgarten: Annahme-Empfehlung

I. Kommission und Bundesrat: Verwerfungs-Empfehlung

Le résumé suivant des propositions est distribué:

concernant la motion Aubert (contreprojet indirect)

Texte voir page 1075 ci-devant

A. Aubert I: acceptation de la motion: douze dimanches sans circulation à moteur, par voie législative

B. Aubert II: transmission à la commission (essai durant une période limitée)

concernant l'initiative Jaeger (contreprojet indirect)

Texte voir page 1074 ci-devant

C. Kaufmann: renvoi à la commission (interdiction de circuler le jour du Jeûne fédéral)

D. Minorité: approbation de l'initiative: huit dimanches sans circulation à moteur par une loi (élaboration d'un rapport positif par la commission)

E. Majorité: aucune suite

concernant l'initiative populaire

Contreprojet direct

F. Oehen: douze dimanches sans circulation à moteur, dimanche 1 heure à lundi 4 heures; désignation des dimanches par le Conseil fédéral

G. Akeret: Interdiction de la circulation à moteur (route et air) le jour du Jeûne fédéral.

Aucun contreprojet

H. Fischer-Bremgarten: recommander l'acceptation de l'initiative

I. Commission et Conseil fédéral: recommander le rejet de l'initiative.

Antrag Oehen (zurückgezogen)

Art. 1a

Gleichzeitig gelangt folgender, von der Bundesversammlung ausgearbeiteter Gegenvorschlag zur Abstimmung.

Art. 37quater

¹ An zwölf Sonntagen des Jahres ist im ganzen Hoheitsgebiet der Schweiz der motorisierte Individualverkehr zu Lande, zu Wasser und in der Luft untersagt, und zwar jeweils von Sonntag 1 Uhr bis Montag 4 Uhr.

² Der Bundesrat legt die Sonntage mit Verkehrsbeschränkungen jährlich fest und bestimmt die Ausnahmen betreffend Fahrberechtigung mit privaten Personenwagen und Flugzeugen an diesen Tagen.

Art. 2

Volk und Ständen wird die Verwerfung der Volksinitiative und die Annahme des Gegenvorschlages der Bundesversammlung beantragt.

Proposition Oehen (retirée)

Art. 1a

Le contreprojet ci-après de l'Assemblée fédérale est également soumis à la votation.

Art. 37quater

¹ Douze dimanches de l'année, toute circulation privée au moyen de véhicules à moteur est interdite sur terre, sur l'eau et dans les airs, à partir du dimanche à 1 heure jusqu'au lundi à 4 heures, sur l'ensemble du territoire suisse.

² Le Conseil fédéral fixe chaque année les dimanches à circulation limitée ainsi que les dérogations permettant d'utiliser ces jours-là une voiture de tourisme ou un avion.

Art. 2

Le peuple et les cantons sont invités à rejeter l'initiative populaire et à accepter le contreprojet de l'Assemblée fédérale.

Antrag Akeret (zurückgezogen)

Art. 1a

Gleichzeitig gelangt folgender, von der Bundesversammlung ausgearbeiteter Gegenvorschlag zur Abstimmung.

Art. 37quater

¹ Am Eidgenössischen Bettag ist im ganzen Hoheitsgebiet der Schweiz der private Motorfahrzeug- und Motorflugzeugverkehr untersagt.

² Der Bund kann auf dem Wege der Gesetzgebung weitere motorfahrzeugfreie Sonntage festlegen. Er regelt die Ausnahmen.

Art. 2

Volk und Ständen wird die Verwerfung der Volksinitiative

und die Annahme des Gegenvorschlages der Bundesversammlung beantragt.

Proposition Akeret (retirée)

Art. 1a

Le contreprojet ci-après de l'Assemblée fédérale est également soumis à la votation.

Art. 37quater

¹ Toute circulation privée au moyen de véhicules à moteur et d'avions à moteur est interdite le jour du Jeûne fédéral sur l'ensemble du territoire suisse.

² La Confédération peut, par voie législative, fixer encore d'autres dimanches sans circulation à moteur. Il fixe les dérogations.

Art. 2

Le peuple et les cantons sont invités à rejeter l'initiative populaire et à accepter le contreprojet de l'Assemblée fédérale.

Präsident: Sie haben eine Uebersicht erhalten, die nun allerdings bedeutend vereinfacht wurde durch die verschiedenen Rückzüge bzw. Zusammenlegungen. Zurückgezogen ist die Motion Aubert I. Der Antrag der Minderheit zur Initiative Jaeger entspricht nun dem Antrag Kaufmann, ebenso der Antrag Akeret. Wir gehen wie folgt vor: Zuerst bereinigen wir die indirekten Gegenvorschläge. Ich beantrage, in einer ersten Abstimmung den Antrag Aubert II dem Antrag Kaufmann gegenüberzustellen. In einer zweiten Abstimmung wird das Resultat der ersten Abstimmung der Mehrheit der Kommission (Ablehnung der Initiative Jaeger und der Motion Aubert) gegenübergestellt. Dann bereinigen wir den Bundesbeschluss. In der dritten Abstimmung werden wir dann den Artikel 1bis des Bundesbeschlusses und Artikel 2 behandeln.

Erste Eventualabstimmung – Premier vote préliminaire

Für den Antrag Aubert II	43 Stimmen
Für den Antrag Kaufmann/Jaeger/Akeret	82 Stimmen

Zweite Eventualabstimmung – Deuxième vote préliminaire

Für den Antrag Kaufmann/Jaeger/Akeret	73 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit der Kommission	70 Stimmen

Oehen: Angesichts des Entscheides, wie er soeben gefallen ist, ziehe ich meinen Antrag zurück, wohl wissend, dass das Minimalprogramm, wie es jetzt durchgegangen ist, am ehesten Aussicht hat, hier zu bestehen. Ich bitte also alle jene, die meiner Idee zugestimmt hätten, bei den weiteren Abstimmungen sich auf den Antrag Kaufmann/Jaeger/Akeret zu einigen.

Präsident: Herr Oehen zieht seinen Antrag zu Artikel 1a zurück.

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

Arrêté fédéral concernant l'initiative populaire «pour douze dimanches par année sans véhicules à moteur ni avions»

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, Art. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Fischer-Bremgarten

Volk und Ständen wird die Annahme der Volksinitiative beantragt.

Art. 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Fischer-Bremgarten

Le peuple et les cantons sont invités à accepter l'initiative populaire.

Präsident: Hier haben wir den Antrag von Herrn Fischer-Bremgarten, die Initiative zur Annahme zu empfehlen. Demgegenüber beantragen Kommission und Bundesrat die Verwerfung der Volksinitiative.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	116 Stimmen
Für den Antrag Fischer-Bremgarten	16 Stimmen

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	107 Stimmen
Dagegen	1 Stimme

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

77.056

**Strassenlärm. Volksinitiative. Fristverlängerung
Bruit des routes. Initiative populaire.
Prolongation du délai.**

Bericht vom 10. August 1977 (BBI II, 1307)

Rapport du 10 août 1977 (FF II, 1269)

Herr **Schär** unterbreitet namens der Wahlprüfungskommission den folgenden schriftlichen Bericht:

Die vom Bundesrat gewünschte Fristverlängerung ist zweckmässig,

– damit das Ergebnis der Abstimmung über die Albatros-Initiative berücksichtigt werden kann,

– weil die Initiative gegen den Strassenlärm allenfalls zurückgezogen wird, je nach den Massnahmen, die der Bundesrat in absehbarer Zeit gegen den Motorfahrzeuglärm zu beschliessen hat.

Die Wahlprüfungskommission beantragt daher, die gewünschte Fristverlängerung um ein Jahr zu gewähren.

Alder: Im Bericht des Bundesrates über die Beratung der Volksinitiative, der jetzt zur Behandlung steht, findet sich die Bemerkung, der Ausgang der Abstimmung über die Albatros-Initiative sei «auch für die Initiative gegen den Strassenlärm von grosser Bedeutung»; Lärm und Abgase der Motorfahrzeuge stünden in einem engen Zusammenhang. Die Annahme der Albatros-Initiative würde bedeuten, dass das Volk mit den vom Bundesrat in Aussicht genommenen Massnahmen und dem zugehörigen Zeitplan

Motorfreie Sonntage. Volksinitiative

Dimanches sans véhicules à moteur. Initiative populaire

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1977
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	06
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	77.046
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.09.1977 - 15:30
Date	
Data	
Seite	1098-1111
Page	
Pagina	
Ref. No	20 006 026

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

77.042

Wissenschaftliche und technische Forschung (COST)**Recherche scientifique et technique (COST)**

Siehe Seite 1251 hiervor — Voir page 1251 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 28. November 1977
Décision du Conseil des Etats du 28 novembre 1977**Schlussabstimmung – Vote final**Für Annahme des Beschlussentwurfes 145 Stimmen
(Einstimmigkeit)*An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

77.068

**AHV. Uebergangsordnung 1978
AVS. Régime transitoire 1978**

Siehe Seite 1641 hiervor — Voir page 1641 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 14. Dezember 1977
Décision du Conseil des Etats du 14 décembre 1977**Schlussabstimmung – Vote final**Für Annahme des Beschlussentwurfes 159 Stimmen
(Einstimmigkeit)*An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

77.046

**Motorfreie Sonntage. Volksinitiative
Dimanches sans véhicules à moteur.
Initiative populaire**

Siehe Seite 1098 hiervor — Voir page 1098 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 6. Dezember 1977
Décision du Conseil des Etats du 6 décembre 1977**Schlussabstimmung – Vote final**Für Annahme des Beschlussentwurfes 121 Stimmen
Dagegen 14 Stimmen*An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

77.050

**Eidgenössisches Versicherungsgericht.
Zahl der Gerichtsschreiber und Sekretäre
Tribunal fédéral des assurances.
Nombre des greffiers et secrétaires**

Siehe Seite 1689 hiervor — Voir page 1689 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 16. Dezember 1977
Décision du Conseil des Etats du 16 décembre 1977**Schlussabstimmung – Vote final**Für Annahme des Beschlussentwurfes 146 Stimmen
(Einstimmigkeit)*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral*

77.044

**Offiziere. Ausbildung
Officiers. Formation**

Siehe Seite 992 hiervor — Voir page 992 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 5. Dezember 1977
Décision du Conseil des Etats du 5 décembre 1977**Schlussabstimmung – Vote final**Für Annahme des Beschlussentwurfes 128 Stimmen
(Einstimmigkeit)*An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

77.055

**Bundeshaushalt. Massnahmen 1977
Finances fédérales. Mesures 1977****C.****Bundesbeschluss über die Herabsetzung der Anteile der Kantone an Bundesinnahmen im Jahre 1978
Arrêté fédéral réduisant pour 1978 les quotes-parts des cantons aux recettes de la Confédération.**

Siehe Seite 1641 hiervor — Voir page 1641 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 16. Dezember 1977
Décision du Conseil des Etats du 16 décembre 1977**Schlussabstimmung – Vote final**Für Annahme des Beschlussentwurfes 107 Stimmen
Dagegen 28 Stimmen*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral*

77.036

**Teuerung und Inflation. Volksinitiative
Renchérissement et inflation. Initiative populaire**

Siehe Seite 1221 hiervor — Voir page 1221 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 14. Dezember 1977
Décision du Conseil des Etats du 14 décembre 1977**Schlussabstimmung – Vote final**Für Annahme des Beschlussentwurfes 94 Stimmen
Dagegen 44 Stimmen*An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

Le président: Notre collègue M. Chavanne siège aujourd'hui pour la dernière fois parmi nous. Je n'ai pas besoin d'évoquer ici sa brillante et, j'ajoute, sa truculente personnalité. Vous le connaissez aussi bien que moi et vous l'avez maintes fois entendu à la tribune défendre ses idées souvent avec fougue et conviction mais surtout avec une chaleur humaine à laquelle il était difficile de rester insensible. Nous n'admirerons plus M. Chavanne, le jeu des lunettes passant et repassant de la pochette du veston sur un nez bien planté.

M. Chavanne était membre de notre conseil depuis 1967. Curieux de tout, son intérêt allait toutefois en priorité aux problèmes culturels, sociaux et internationaux. S'il nous

Motorfreie Sonntage. Volksinitiative

Dimanches sans véhicules à moteur. Initiative populaire

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1977
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	14
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	77.046
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.12.1977 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1727-1727
Page	
Pagina	
Ref. No	20 006 232

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Titel und Ingress, Art. 1 und 2

Titre et préambule, art. 1 et 2

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme der Beschlussentwürfe

34 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

77.046

**Motorfreie Sonntage. Volksinitiative
Dimanches sans véhicules à moteur.
Initiative populaire**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 25. Mai 1977 (BBI II, 1065)

Message et projet d'arrêté du 25 mai 1977 (FF II, 1029)

Beschluss des Nationalrates vom 26. September 1977

Décision du Conseil national du 26 septembre 1977

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Urech, Berichterstatter: 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. Die von Studenten des Technikums Burgdorf lancierte und mit 115 673 gültigen Unterschriften zustande gekommene Initiative verlangt neu die Aufnahme eines Artikels 37quater in die Bundesverfassung mit folgendem Wortlaut:

«Am zweiten Sonntag jedes Monats ist im ganzen Hoheitsgebiet der Schweiz jeglicher private Motorfahrzeugverkehr (inklusive Fahrzeuge mit Hilfsmotor) zu Lande, zu Wasser und in der Luft untersagt, und zwar jeweils vom Sonntag 3 Uhr bis Montag 3 Uhr.

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 von den Initianten vorgeschlagene Verfassungsänderung strebt eine Verbesserung des Umweltschutzes, eine Hebung der Lebensqualität und die Einsparung von Energie an. Das sind durchaus beachtenswerte Ziele. Können aber diese Ziele mit der Initiative für 12 motorfahrzeugfreie und motorflugzeugfreie Sonntage im Jahr erreicht werden, bzw. ist die Initiative ein taugliches Mittel dazu? Mit diesem Problemkreis haben sich sowohl der Bundesrat als auch Ihre vorberatende Kommission sehr gründlich auseinandergesetzt. Dabei wurden insbesondere folgende Aspekte einer näheren Prüfung unterzogen:

1. Ob und in welchem Umfang eine staatliche Verfügung von 12 autofreien Sonntagen die angestrebten Ziele, nämlich eine Verbesserung des Umweltschutzes, eine Hebung der Lebensqualität sowie die Einsparung von Energie überhaupt herbeiführen könnte.

2. Welche Nachteile stehen den erhofften Vorteilen von 12 autofreien Sonntagen gegenüber?

3. Können die von den Initianten angestrebten Ziele nicht durch andere Massnahmen als durch ein staatlich verfügbares Autofahrverbot ebenso gut oder noch besser erreicht werden?

Gestützt auf die fundierten Abklärungen des Bundesrates und der Verwaltung, wie sie in der Botschaft vom 25. Mai

1977 festgehalten sind, ist Ihre Kommission nach gründlicher Beratung anlässlich ihrer Sitzung vom 3. November 1977 in bezug auf die drei erwähnten Fragen zu folgenden Schlüssen gelangt:

Zur ersten Frage, ob und in welchem Umfang die mit der Initiative für 12 autofreie Sonntage angestrebten Ziele überhaupt erreicht werden könnten:

In bezug auf die Verbesserung des Umweltschutzes ist festzustellen, dass der Betrieb von Motorfahrzeugen und Motorflugzeugen Emissionen verursacht, die einen namhaften Teil der Umweltbelastung ausmachen. Eine drastische Einschränkung des Verkehrs an motorfahrzeugfreien Sonntagen würde den Motorfahrzeuglärm und die Schadstoffkonzentration in der Luft zwar vermindern. Die Gesamtbelastung der Luft durch Abgase könnte jedoch nur in kleinem Ausmass gesenkt werden, weil viele Fahrten bloss vor- oder nachverlegt oder auf andere Sonntage verschoben würden. Auch die Unfallverminderung wäre aus diesen Gründen kleiner als vermutet, bzw. nur sehr gering.

Was die mit der Initiative für 12 autofreie Sonntage erhofften Energieeinsparungen anbetrifft, wären diese nach erfolgten Berechnungen nur von untergeordneter Bedeutung, weil ein namhafter Teil der Fahrten vor- oder nachverschoben oder auf andere Sonntage verlegt würde.

Ob schliesslich durch polizeirechtliche Zwangsmassnahmen die Lebensqualität gehoben bzw. verbessert werden könnte (ein weiteres Ziel der Initiative), erscheint mehr als fraglich.

Zusammenfassend möchte ich deshalb festhalten, dass auch nach Auffassung der Kommission die mit der Initiative für 12 autofreie Sonntage angestrebten Ziele nur in sehr bescheidenem Ausmass oder überhaupt nicht erreicht werden könnten.

Nun zur zweiten Frage: Welche Nachteile stehen den aus einem Sonntagsfahrverbot resultierenden geringen Vorteilen, ich habe sie eben erwähnt, gegenüber?

Ich möchte sie in wenigen Stichworten aufzählen und im übrigen auf die sehr fundierten Ausführungen in der Botschaft verweisen.

Als einer der wichtigsten Nachteile ist in erster Linie die Beeinträchtigung der persönlichen Freiheitsrechte zu nennen. Ein Verbot jeglichen privaten Motorfahrzeugverkehrs bedeutet eine erhebliche Beeinträchtigung der Freiheitsrechte zahlreicher Bürger. Ein derartiges Verbot steht im Widerspruch zu dem in der schweizerischen Verkehrspolitik geltenden Grundsatz der freien Wahl der Verkehrsmittel. Sodann widerspricht eine derartige Zwangsmassnahme unseren Staatsprinzipien der Freiheitlichkeit und der Eigenverantwortung. Ein derart schwerwiegender Eingriff in die persönlichen Freiheitsrechte wäre, von Notmassnahmen abgesehen, ohne Beispiel.

Als weitere Nachteile eines Sonntagsfahrverbotes sind zu nennen:

Die Benachteiligung der Bewohner abgelegener Regionen, besonders gebirgiger Gebiete, die mangels ausreichender Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel auf private Motorfahrzeuge angewiesen sind.

Die wirtschaftliche Benachteiligung abgelegener Regionen. Wirtschaftlich ohnehin unterprivilegierte Gebiete hätten unter den Ausfällen des Wochenendverkehrs besonders zu leiden.

Benachteiligung bestimmter Wirtschaftszweige. Einzelne Branchen, wie das Fremdenverkehrsgewerbe, touristische Bahnen und Einrichtungen, private Personentransportunternehmen usw. würden einseitig benachteiligt.

Benachteiligung bestimmter sozialer Schichten.

Erschwerung der Durchführung von Veranstaltungen.

Beeinträchtigung des Rufes der Schweiz als Reiseland. Die Schweiz wird jährlich von Millionen von Ausländern besucht, die mehrheitlich mit privaten Motorfahrzeugen einreisen. Bei einer Schliessung der Grenze an 12 Sonntagen müssten ausländische Fahrzeuglenker gezwungen werden, an unserer Grenze umzukehren. Man stelle sich das praktisch vor.

Gefahr von Retorsionsmassnahmen durch Nachbarstaaten bei einer Sperrung der schweizerischen Transitrouen.

Schliesslich ist darauf hinzuweisen, dass ein sehr grosser Kontrollapparat Voraussetzung für die Durchführung der Vorschriften des Sonntagsfahrverbotes wäre.

Zusammenfassend betrachtet möchte ich festhalten, dass nach Auffassung Ihrer vorberatenden Kommission die Nachteile der Initiative deren Vorteile bei weitem übersteigen. Die Nachteile drängen die geringen Vorteile vollkommen in den Hintergrund.

Nun zur dritten Frage: Können die von den Initianten angestrebten Ziele nicht durch andere Massnahmen als ein staatliches Autofahrverbot an 12 Sonntagen ebensogut erreicht werden?

In bezug auf die Verbesserung des Umweltschutzes ist die Kommission mit dem Bundesrat der Meinung, dass dieses Ziel viel eher durch ein ausgewogenes Umweltschutzgesetz, eine zweckmässige Raumplanung und verschärfte Lärm- und Abgasvorschriften für Motorfahrzeuge erreicht werden können, als durch ein staatliches Autofahrverbot an 12 Sonntagen.

Die Lebensqualität durch einschneidende polizeirechtliche Zwangsmassnahmen heben zu wollen, ist ein höchst fragwürdiges Unternehmen. In unserer freiheitlichen Demokratie ist es am Bürger selbst, zu bestimmen, ob und wie er seine Lebensqualität erhöhen will, bzw. ob er an Sonntagen Auto fahren will oder nicht. Eine Staatsintervention verstösst hier gegen unsere Prinzipien der Freiheitlichkeit und der Eigenverantwortlichkeit.

Nichts steht dagegen im Wege, wenn politische Parteien, kirchliche Kreise und andere Organisationen die Bürger zu einem freiwilligen Verzicht der Benützung der Motorfahrzeuge an gewissen Sonntagen auffordern. Ein Vorgehen, dem Ihre Kommission durchaus positiv gegenübersteht.

Abschliessend kann ich daher zur dritten Frage festhalten, dass nach Auffassung Ihrer vorberatenden Kommission die von den Initianten angestrebten aner kennenswerten Ziele durch andere Massnahmen erreicht werden können als durch ein staatliches Autofahrverbot an 12 Sonntagen.

Gestützt auf die Ergebnisse dieser Abklärungen, aus denen sich ergibt,

a) dass die mit der Initiative für 12 autofreie Sonntage angestrebten Ziele (Verbesserung des Umweltschutzes, Hebung der Lebensqualität und Einsparung von Energie) nur in sehr bescheidenem Ausmass oder gar nicht erreicht werden können;

b) dass die Nachteile der Initiative deren Vorteile bei weitem überwiegen und

c) dass die von den Initianten angestrebten Ziele durch andere Massnahmen als ein staatliches Autofahrverbot besser erreicht werden können,

ist Ihre Kommission einhellig zur Auffassung gelangt, dass die Initiative abgelehnt werden muss. Sie ist kein taugliches Mittel, um die damit angestrebten Ziele zu erreichen. Dazu kommt noch in formeller Beziehung, dass vom verfassungsrechtlichen Standpunkt aus, derartige Verbote, wie sie die Burgdorfer Initiative verlangt, nicht in die Verfassung gehören; es ist zudem auch überflüssig, weil bereits das geltende Recht (Strassenverkehrsgesetz) dem Bundesrat die Kompetenz erteilt, Fahrverbote zu erlassen.

Wie Ihnen bekannt ist, prüft die hiefür zuständige nationalrätliche Kommission die Frage der Einführung eines autofreien Bettes. Ihre Kommission hat zu dieser Frage noch keine Stellung genommen. Sie wird darüber erst beraten, wenn der Nationalrat dazu Beschluss gefasst hat.

Die Kommission beantragt Ihnen einstimmig in Uebereinstimmung mit dem Bundesrat und dem Nationalrat, dem Bundesbeschluss über die Volksinitiative für 12 motorfahrzeugfreie und motorflugzeugfreie Sonntage pro Jahr zuzustimmen und Volk und Ständen die Verwerfung der Volksinitiative ohne Gegenvorschlag zu empfehlen.

Guntern: Ich teile die Auffassung des Kommissionspräsidenten und möchte zudem darauf hinweisen, dass meiner Ansicht nach die Initiative das Prinzip der Verhältnismässigkeit verletzt. Bei diesem Prinzip handelt es sich um einen ungeschriebenen Verfassungsgrundsatz. Dieser Verfassungsgrundsatz gilt nicht nur für die Rechtsanwendung, sondern auch für die Rechtssetzung, der wir als Gesetzgeber verpflichtet sind.

Wenn wir die Initiative näher untersuchen, so können wir feststellen, dass sie folgende Hauptziele zu erreichen versucht: Erstens einmal will sie die Zahl der Unfälle herabsetzen, zweitens den Lärm bekämpfen und drittens die Abgase vermindern (um hier nur die Hauptziele dieser Initiative zu nennen). Wir müssen aber feststellen, dass in bezug auf alle diese drei Punkte andere Massnahmen nicht nur denkbar sind, sondern verwirklicht werden können, und zwar Massnahmen, die geeignet sind, diese Ziele nicht nur während den 12 Sonntagen im Jahr, sondern das ganze Jahr hindurch zu erreichen.

Beispielsweise können in bezug auf die Herabsetzung der Unfälle die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten gegenüber dem heutigen Stand noch gesenkt werden. Wir wissen, dass die Senkung der Höchstgeschwindigkeiten grosse Erfolge erzielt hat. Das Mindestalter für die Lenker von Motorfahrrädern kann erhöht werden. Dann haben wir das Gurtentragen, das auf eine gesetzliche Grundlage gestellt werden kann und dann ebenfalls ein Mittel darstellt, um die Zahl der Unfälle herabzusetzen. In bezug auf die Lärmbekämpfung können wir die Lärmgrenzwerte für alle Verkehrsmittel weiter senken. Für den Strassengüterverkehr können örtliche und zeitliche Fahrverbote eingeführt werden. Wir versprechen uns auch von der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes in dieser Beziehung eine erhebliche Entlastung. In bezug auf die Abgasverminderung: Wir wissen, dass der Bundesrat diesbezügliche Vorschriften erlassen hat und dass diese Vorschriften bis zum Jahre 1982 beträchtliche Verminderungen herbeiführen werden. Diese Bestrebungen können laufend den neusten technischen Entwicklungen angepasst werden. Die Schweiz orientiert sich bekanntlich an den Ländern mit den strengsten Vorschriften.

Dann bin ich der Auffassung, dass es für alle drei Bereiche gilt, den öffentlichen Verkehr vermehrt zu fördern. Dieser Forderung können wir aber nur nachkommen, wenn auf der andern Seite nicht Massnahmen anvisiert werden, die der Verbesserung des öffentlichen Verkehrs entgegenstehen. Ich denke dabei an die Einstellung von unrentablen Strecken, die Aufhebung von Privatbahnen und das damit verbundene Umsteigen auf Autobusse, die Aufhebung der Annäherungstarife für die Privatbahnen. Diese Massnahmen würden dazu führen, dass diese umweltfreundlichen Verkehrsmittel weniger benutzt werden. Ich glaube, dass sich hier eine ganzheitliche Betrachtungsweise aufdrängt, dass wir die Defizite der öffentlichen Verkehrsmittel auch in dieser Hinsicht würdigen müssen.

Mit diesen Beispielen möchte ich betonen, dass das von den Initianten angestrebte Ziel durch andere, verhältnismässige Massnahmen, die weniger einschneidend sind, ebenso gut oder sogar noch besser erreicht werden kann. In diesem Sinne widerspricht die Initiative unserem Verfassungsverständnis.

Es ist auch darauf hinzuweisen, dass unsere Lebensweise und unsere Siedlungsstruktur sehr stark mit dem Auto verbunden ist. Die Initiative will hier das Rad der Zeit zurückdrehen. Ich persönlich glaube an den Fortschritt, und ich glaube, dass wir diese Ziele eben auch anders erreichen können. Der Herr Kommissionspräsident hat darauf hingewiesen, wer für diese Massnahmen bezahlen müsste. Es ergibt sich dies auch aus der Botschaft des Bundesrates. Es sind dies: die Bevölkerung der Randregionen, die verkehrsmässig weniger gut bedient ist, und der mit diesen Randregionen stark verbundene Fremdenverkehr. Auch in diesem Sinne ist diese Massnahme einseitig und unverhältnismässig. Ich kann mich daher mit der Initiative nicht befreunden.

Ich bitte Sie, den Anträgen des Kommissionspräsidenten zu folgen.

M. Morlier-Genoud: Vous l'avouerez-je, j'ai été tenté tout d'abord de soutenir cette initiative et si j'y ai renoncé finalement, ce n'est pas sans hésitation... ni regret. En effet, j'approuve pleinement les buts généraux qu'elle vise et que notre rapporteur a rappelés il y a un instant, que ce soit une meilleure protection de l'environnement, une amélioration de la qualité de vie ou encore des économies d'énergie. Qui d'ailleurs ne pourrait souscrire à de tels objectifs? Même le Conseil fédéral est d'accord. De surcroît, la levée de boucliers que l'initiative a provoquée de la part du «lobby» de la voiture, me donnait une furieuse envie de dire oui.

Toutefois, je ne suis pas convaincu que la solution proposée soit le moyen adéquat de lutter contre les aspects négatifs de la circulation automobile et ses excès. En effet, je suis sensible, moi aussi, aux injustices qu'elle créerait, aux difficultés économiques qu'elle provoquerait pour les régions éloignées. Néanmoins, j'estime que l'initiative a au moins le mérite de nous inviter à une réflexion sur la voiture, sur ses bienfaits, mais aussi sur ses effets nocifs. Conquête merveilleuse de l'homme, elle lui a apporté une liberté de mouvement individuel extraordinaire en supprimant les distances. Mais à quel prix? Nous nous sommes étrangement habitués aux sacrifices en vies humaines qu'elle exige quotidiennement. En revanche, ses effets sur notre environnement, sur notre milieu vital, sont devenus tels avec la motorisation actuelle qu'ils commencent à provoquer des réactions de rejet. Preuve en est cette initiative.

Mais le phénomène de la motorisation individuelle et de ses excès est-il réversible? C'est l'occasion de nous poser la question. Je crains pour ma part que l'interdiction de circuler douze, huit ou un dimanche par an, fût-il celui du Jeûne fédéral, ne constitue en définitive qu'un alibi. Un alibi qui donnera bonne conscience à tous ceux qui ont intérêt au développement de la circulation routière, un alibi qui contribuera à aggraver les excès de la circulation les autres jours.

Comme le conseiller national Fontanet le rappelait lors des débats du Conseil national, la lutte contre les nuisances des véhicules à moteur ne doit pas être une lutte d'un dimanche, mais une lutte de tous les jours que compte l'année.

Mais alors, quels remèdes faut-il envisager? Ils sont nombreux. Je pense par exemple aux dispositions plus strictes sur les émanations de gaz, au développement des routes de contournement des localités pour lutter contre le bruit, à des interdictions de circuler en ville, à l'extension des zones piétonnes, au développement des transports en commun, bref, à toute une gamme de mesures concevables. Et je rappellerai que la Société suisse pour la protection du milieu vital a publié récemment une brochure dans laquelle elle présente un programme, qui m'apparaît très complet et très cohérent, de propositions extrêmement intéressantes.

Mais, pour réaliser un tel programme, il y faut une volonté politique. Or je ne suis pas certain pour ma part que cette volonté existe au sein du Conseil fédéral ou du Parlement. Prenons le problème des transports en commun, qui nous a retenus encore l'autre jour à l'occasion du débat sur le budget des Chemins de fer fédéraux. Que de paroles lénifiantes, mais aussi quel fossé entre les paroles et les actes! En effet, il faut bien avouer que, jusqu'à maintenant, la seule politique des transports que nous avons suivie a été d'assurer un réseau routier adéquat à la circulation routière. Nous avons ainsi consacré l'hégémonie de la voiture au détriment des transports publics, sans parler des piétons ou des cyclistes, qui ont été carrément oubliés. Comparez les investissements effectués depuis 1950 pour notre réseau routier avec ceux effectués pour les transports publics. Véritablement, la voiture est reine. Et maintenant, nous attendons l'oracle. Nous attendons

que la commission extra-parlementaire chargée d'élaborer une conception globale des transports parle. Mais nous donnera-t-elle des solutions concrètes? Nous donnera-t-elle par exemple la solution au problème, qui nous a également retenus l'autre jour, de l'ouverture du tunnel routier du Gothard? Problème concret et immédiat s'il en est, qui exige une solution, mais solution que nous attendons toujours, en dépit d'une motion pourtant présentée au sein de ce conseil.

Alors, l'adoption de l'initiative sur les douze dimanches sans voiture entraînerait-elle une réaction positive et salutaire, une trêve bienvenue dans la ronde infernale du trafic automobile? Encore une fois, j'en doute et c'est pourquoi je ne puis soutenir cette initiative. Il n'en reste pas moins que le problème est posé, qu'il exige des solutions, d'autres solutions. Comme sœur Anne, j'attends et c'est dans cet esprit que je me rallie à la proposition du Conseil fédéral de recommander le rejet de cette initiative.

Graf: Ich erlaube mir, eine Laudatio auch in Ihrem Namen auf unsere Erzieher zu halten, denn das gibt es noch. Wenn gute Erzieher Sie gehört hätten, angefangen von Herrn Urech über Odilo Guntern bis zu Morier-Genoud, möchte ich sagen: Wenn es Erzieher gewesen sind, hätten Sie keine Freude gehabt ob Ihrer Einseitigkeit! Wenn man Sie gehört hat, dann könnte man nicht mit Fontane sagen: «Sei nicht in Sorg', ich sammle Deine Ruh'!»

Die Burgdorfer Techniker haben allesamt eine Lehre von vier Jahren hinter sich. Diese Menschen haben nachher den schwereren Weg des Technikums beschritten, um etwas zu werden. Sie haben in dieser Zeit ihren Militärdienst geleistet, und sie wurden durch Erzieher auf die Problematik der Technik hingewiesen. Sie wurden erzogen, die Technik nicht als alleinseligmachend zu betrachten, sondern als Menschen dieses Jahrhunderts auch die Auswüchse zu beachten. Ich bitte Sie, das doch zu bemerken. Wenn man das alles tut, dann wird man politisch. Herr Morier-Genoud, Sie haben von «volonté politique» gesprochen; jawohl, das haben die Burgdorfer gezeigt und haben eine Initiative eingereicht gegen den Unsinn, den wir mit dem motorisierten Verkehr verbreiten. Die Initianten wollten natürlich nicht alles lösen, weil sie um den Rhythmus des Lebens wissen und weil sie wissen, dass man nicht alles kann, wollen sie einmal das Notwendigste tun, nämlich in einem Rhythmus von 12 Tagen im Jahr Ruhe zu haben. Deshalb haben diese Techniker eine Initiative ergriffen: die Burgdorfer Initiative. Ich brauche sie nicht zu wiederholen; das hat der Herr Kommissionspräsident getan.

Nun kommt die erste grosse Enttäuschung: Diese Initiative wurde geprüft. Herr Urech hat gesagt: gründlich geprüft, vom Bundesrat – wie ich hoffe –, aber bestimmt auch von der Verwaltung. Ich kenne die Herren der Polizeibehörde, Sektion Strassenverkehr. Das muss ich Ihnen zugeben, Herr Bundespräsident: Es handelt sich um äusserst intelligente Leute. Da fehlt gar nichts! Diese Leute sind natürlich froh, wenn sie einmal etwas Vernünftiges zu tun haben: die Initiative bekämpfen. Nun kommt es darauf an: Wenn man etwas wissen will, muss man wissen, wie man fragt. Es tut mir leid, aber ich muss wieder einmal – es wird langsam langweilig – die «Neue Zürcher Zeitung» zitieren. Am Montag hat der politische Kommentator geschrieben, der Bundesrat sei selbst schuld, wenn er nicht mehr drauskomme aus den Volksabstimmungen. Es könnte so oder anders sein. EAK hat geschrieben, man müsse natürlich richtig fragen. Das stimmt. Herr Bundespräsident Furgler weiss natürlich schon, was er fragen sollte. Er fragt sehr gezielt, damit er die Antwort erhält, die ihm gefällt. Das, meine ich, ist hier geschehen. Sie sind – die ganze Kommission – dieser gezielten Fragestellung aufgesessen. Das mag im Moment eine waghalsige Behauptung sein. Deshalb muss ich mich noch einmal an den Herrn Bundespräsidenten wenden; weil ich ihn gut kenne, behaupte ich das.

Vor Jahren haben wir uns einmal getroffen, als wir beide noch Zeit hatten; ich habe sie noch immer, Sie nicht mehr. Sie kamen von einem Besuch von der Kartause Valsainte zurück, und wir haben uns damals unterhalten über den Wert der Ruhe und den Wert der Konzentration. Deshalb weiss ich, dass Sie in Ihrem Inneren natürlich genau wissen, was Ruhe und Konzentration bedeuten. Darum werfe ich Ihnen vor: Sie haben da eine Botschaft verfassen lassen, in der ganz einseitig der Standpunkt (ich möchte nicht sagen: fanatischer) passionierter Autofahrer dargestellt wurde. Hätten Sie diese Frage dem Prior von Valsainte gestellt, dann hätten Sie für unsereinen – diese kleine Minderheit – wenigstens eine Seite Trost gehabt. Aber nichts von alledem! Sehen Sie sich um in den Religionen (ich rede nun nicht vom Christentum, denn so nennt sich bei uns ja die stärkste Fraktion, und es steht mir nicht an, *ihr die Bibel zu zitieren*), für die paar Heiden ausser mir in diesem Rat möchte ich doch erklären: Es war eine grosse Weisheit, den Sonntag zu schaffen. Aber was haben wir daraus gemacht! Daran ist natürlich Herr Furgler nicht schuld.

Die Burgdorfer Initianten wollen wenigstens etwas Vernünftiges tun. Jetzt kommt die Verhältnismässigkeit des Herrn Guntern. Nach meiner Ansicht ist es unverhältnismässig, dass ich mit anderen während 365 Tagen des Jahres mich tyrannisieren lassen soll von irgendeinem Lümmel. Es gibt ja nicht nur einen, aber unter zehn Autofahrern ist garantiert ein Lümmel, der die volle Freiheit zu Rücksichtslosigkeit für sich in Anspruch nimmt. Das alles muss ich mir gefallen lassen.

Das gleiche gilt für Herrn Urech mit der Einschränkung der Freiheit. Nehmen Sie das Beispiel eines schönen Familienspazierganges, gehen Sie Blumen suchen oder zu einem Waldspaziergang, um nicht überfahren zu werden. Hat denn der Mensch nicht mehr die Freiheit, in einer schönen Gegend auch einmal zu spazieren? Müssen wir dazu in den hintersten Waldwinkel (den ich sonst schätze)? Sonst riskieren Sie, überfahren zu werden; so ist doch die Situation. Die Burgdorfer Initianten möchten nur während 12 von 365 Tagen die Freiheit haben, sich als Menschen zu benehmen, die Füsse zu gebrauchen, die Natur und unsere Städte anzuschauen; Herr Bundespräsident, wir möchten die Schöpfung erleben. Das ist heute völlig unmöglich.

Wir sind ja bescheidene Menschen; Sie wissen, dass die Kartäuser nicht einmal einen Grabstein haben, nichts, ausser einem kleinen Kreuz. Aber im Leben tun sie wenigstens etwas, und das genügt auch. Wir möchten also an 12 Tagen nicht Leib und Leben riskieren müssen. So steht die Geschichte.

Nun haben Sie gewertet. Sie wissen viel, Herr Bundespräsident, aber dass diese Vorlage ausgerechnet in der Adventszeit beraten würde, konnten Sie nicht wissen. Darum liessen Sie sich mehr vom Mercedes-Stern leiten als vom Stern von Bethlehem. Das gilt auch für die übrigen. Deshalb müssen wir wieder – es tut mir leid – auf den Rhythmus, auf den Sinn des Lebens zurückkommen. Es ist ja Wahnsinn, was wir da treiben. Sehen Sie: Geborgenheit, Ruhe bedeuten ein echtes Anliegen. Das schaffen Sie natürlich nicht, indem Sie sich auch politisch christlich nennen, sondern Sie sollten dafür etwas tun. Heute haben Sie dazu Gelegenheit. Natürlich weiss ich, dass Sie das nicht tun, Sie haben ja andere Mittel, und Sie hoffen immer noch, es werde etwas Besseres kommen. (Das ist völlig ausgeschlossen.)

Wenn Sie aufmerksam sind, stellen Sie fest, dass hinter den Burgdorfer Initianten eine Elite von Menschen steht. Sie sind zwar nicht in grösseren Vereinigungen zusammengeschlossen, wahrscheinlich auch nicht im Verwaltungsrat des ACS und TCS mit all den gesellschaftlichen Verknüpfungen und Verbindungen. Aber es ist eine Elite von Menschen, die umkehren möchte. Die gleichen Leute, die uns schon den «Albatros» getötet haben, sind gegen die Burgdorfer Initiative. Ich darf Ihnen sagen: Wir hatten

ganze 60 000 Franken zur Verfügung; dort wurden mindestens 700 000 Franken aufgewendet. Dieser Mercedes-Stern, das notleidende Autogewerbe, wird gegen uns in diesem Abstimmungskampf schätzungsweise 1,5 Millionen Franken aufwenden. Mehr als 80 000 Franken brauchen wir nicht, aber wir brauchen einige gute Leute, die uns helfen.

Ich habe erklärt, Leib und Leben seien gefährdet. Es gibt keinen guten Chirurgen, der nicht wenigstens einmal mit uns an 12 Sonntagen frei haben möchte. Denn jeden Sonntag liefern Sie Schwerverletzte, jeden Sonntag verursachen Sie Leid und Elend. Das möchten wir verhindern.

In bezug auf die Freiheit: Ist denn das Freiheit, wenn jeder rasen darf? Wenn Sie das Unglück haben, an einer verkehrsreichen Strasse zu wohnen, dann bleibt Ihnen gar nichts anderes übrig, als am Sonntag ebenfalls ins Auto zu sitzen und wegzufahren. Das ist unerträglich. Jetzt bauen Sie noch Lärmschutzwände!

Bevor Sie nun die Hand hochhalten werden, möchte ich Ihnen noch sagen: In den Dörfern und Städten ist der Gestank dermassen, dass sie im Sommer die Fenster nicht mehr öffnen können. Sie sind der Meinung, Herr Bundespräsident, das werde nun besser. Wir wollen sehen. Das ist aber eine Tyrannei und eine Freiheitsbeschränkung ohnegleichen; Sie wagen zu behaupten, wir, die wir an 12 Sonntagen Ruhe haben wollen, würden die Freiheit beschränken. So geht es kaum.

Zum Fremdenverkehr: Es hat mich gefreut, dass Sie abgelegene Gegenden unterstützen wollen. Das ist wohltuend; tun Sie das weiterhin. Zu Herrn Guntern: Meines Wissens gibt es einen grossen Fremdenkurort, der nicht einmal eine Autostrasse hat, und darum geht es ihm so gut! (Zermatt)

Schon vor Jahren hat Heinrich Leuthold in einem Anfall von Resignation gesagt:

«Verlass dies Land im Duodezformate,
dies Volk, das immer nach den Fremdenlisten
die guten und die schlechten Zeiten misst.»

Ja, messen Sie nur nach Fremdenlisten. Der Verkehr bringt sich noch selbst um. Ich habe da einige Erfahrung. Tourismus ist gut und recht, aber er kann überborden. Wenn wir 12 autofreie Sonntage einschalten, tun wir etwas für die Qualität des Fremdenverkehrs. Ich gebe gerne zu: Wir werden in diesem Vaterland einige Rostbratwürste und einige Soft-Ice-Becher weniger verkaufen; das ist klar. Andererseits darf aber auch ein Ausländer mit seiner Familie in Ruhe die Schönheiten dieses Landes geniessen. Das ist der grosse Vorteil.

Nach Meinung des Bundesrates sollten wir der UNO beitreten; zum Ausgleich sollte man innerhalb Europas Solidarität betreiben. Nach meiner Meinung kommen die Fremden zu uns wegen der Ruhe. Dafür könnten wir die passionierten Automobilisten «exportieren»; sie könnten dann mit ihren Jaguars usw. in Oesterreich oder in Italien fahren. Das wäre doch ein Ausgleich: Schweizer, rase ins Ausland; Ausländer, der die Ruhe liebt, komme in die Schweiz. So könnte ich mir das vorstellen.

Darf ich Ihnen noch etwas sagen? Wir haben ein Tierschutzgesetz geschaffen; den kleinen Säulein und den Hühnern muss man Sorge tragen. Ich frage den Vorsteher des Polizeidepartementes: Was jeden Sonntag geschieht, vom Kleinkind bis zum Zwölfjährigen, der Zwang der Familie, in die Blechbüchse zu steigen, das ist organisierte Kindsmisshandlung. Diese Leute sollte man von Staates wegen einsperren. Stellen Sie sich einmal an die Strasse und sehen Sie sich das an! Sprechen Sie einmal mit Erziehern, in welchem Zustand die Kinder am Montag in die Schule kommen, vollständig dekonzentriert. Dann wird es Mittwoch, bis sie endlich wieder beieinander sind. Das mag Ihnen übertrieben erscheinen, aber es ist so, das ist Kindsmisshandlung.

Was Ruhe sein kann, hat Nietzsche in Splügen geschrieben, als er die «Zukunft der Bildungsanstalten» schrieb. Er hat beherzenswerte Zeilen geschrieben: «Du glaubst gar nicht, wie sehr es mir gefällt. Die Schweiz hat, seitdem ich

diese Art kenne, einen ganz neuen Reiz für mich. Jetzt weiss ich doch einen Winkel, wo ich mich kräftigen, in frischer Tätigkeit, aber ohne jede Gesellschaft leben kann.» Ich möchte festhalten, dass wirkliche Tätigkeit, Tüchtigkeit und Kraft nichts mit Betriebsamkeit zu tun haben. Ich hätte einen Gegenvorschlag machen können, z. B. den Fluglärm betreffend. Heute heisst es nur noch ja, ja – nein, nein. Ich stelle mich vorbehaltlos hinter die Burgdorfer Initiative. Darf ich Sie herzlich bitten, dasselbe zu tun? Wenn Sie es nicht tun können, dann sind Sie wenigstens nicht stolz auf den Sieg, den Sie jetzt erringen!

M. Reverdin: S'il suffisait, pour que l'homme redevienne digne de l'homme et agisse comme un homme, s'il suffisait, pour qu'il retrouve le temps de la réflexion, d'interdire douze dimanches par an la circulation motorisée, comme vient de l'affirmer M. Graf, que le monde serait beau! Que ce serait merveilleux! Que ce serait simple! Hélas! ce n'est pas si simple que cela.

L'initiative des élèves du Technicum de Burgdorf – chacun s'accorde à le reconnaître – part d'intentions louables mais... mais son inspiration est, à mon avis, des plus contestables. La disposition qu'ils nous proposent d'insérer dans la constitution fédérale est une disposition somptuaire; elle vise, en effet, à refréner une forme de luxe, celle qui consiste à parcourir le pays dans un véhicule motorisé douze dimanches par an, douze dimanches qui deviendraient ainsi, au sens propre du terme, des jours néfastes.

Pour faire le bonheur des hommes, une fois de plus on propose de leur interdire une chose qui leur paraît légitime et naturelle. On les contraint à mieux vivre en les privant d'un plaisir qui leur paraît innocent, en leur demandant, en d'autres termes, de faire pénitence. Il n'y aurait pas grand-chose à dire si le besoin de faire pénitence était spontanément ressenti. Ce n'est certainement pas le cas. En soi, prendre sa voiture le dimanche, la laisser à l'orée d'un bois ou au pied d'une pente skiable, ou devant une auberge de campagne, ce n'est pas un mal. Comment dès lors persuader les habitants de ce pays qu'il leur faut y renoncer douze dimanches par an? On ne les persuadera pas. Alors on recourt à la contrainte de la loi.

En l'occurrence, le recours à la contrainte n'est pas admissible. La situation ne saurait être comparée à celle de la drogue, par exemple, ou de l'excès de vitesse; il ne s'agit pas de soustraire l'individu à une tentation qui présente pour lui et surtout pour la société de réels dangers. Vouloir faire le bonheur des gens malgré eux, en leur défendant la chose en elle-même la plus légitime du monde, est un abus manifeste; c'est un retour à l'esprit des lois somptuaires par lesquelles on s'est cru légitimé, dans les siècles anciens, à imposer des renoncements au peuple pour le rendre vertueux. L'histoire des lois somptuaires montre qu'elles sont inapplicables dès l'instant où la majorité de la population ne leur reconnaît plus de légitimité morale. Alors commence la grande tricherie. La loi subsiste. On ne peut plus l'appliquer. Chacun se sent légitimé à en éluder les dispositions. Prenez l'histoire de la prohibition aux Etats-Unis, et vous constaterez ce qui se passe quand une loi somptuaire n'est plus acceptée.

A ce motif de caractère fondamental, qui suffit à justifier le rejet pur et simple de l'initiative, s'ajoutent les inconvénients majeurs que présenterait, sur le plan international, la disposition proposée. Le trafic international s'est par trop développé en Europe pour qu'un pays puisse, sans inconvénients majeurs, bloquer, ne serait-ce que douze fois par an la circulation sur son territoire, surtout si ce pays est maître de quelques-unes des routes principales qui font communiquer le nord et le sud du continent.

Les exceptions qu'il faudrait consentir conduiraient nécessairement à une autre impasse. Dans bien des cas, c'est au dernier instant que l'on doit se décider à aller chercher un malade, à se rendre dans une maison de campagne parce que le feu y a pris, parce qu'une inondation y sévit, parce

que le vent a soulevé les tuiles du toit, etc. Comment régler les exceptions? Qui délivrera les autorisations?

Tout cela justifie amplement le rejet de l'initiative. Tout cela ne suffit pas à épuiser le sujet. Eviter le dimanche les inconvénients du trafic motorisé serait indéniablement un bienfait. Ce trafic, en effet, représente pour beaucoup de ceux qui doivent le subir, sinon un supplice, du moins un très sérieux désagrément. Ne conviendrait-il pas de chercher la solution – non pas douze dimanches par an mais tous les dimanches de l'année – dans l'extension des zones piétonnières, aussi bien dans les villes, les bourgs et les villages que dans les forêts et les montagnes. Juridiquement, rien ne s'y oppose. Confédération et cantons ont les compétences nécessaires. De vastes régions pourraient être réservées aux piétons. Des forêts, parcourues toute la semaine par des véhicules utilitaires pour leur exploitation, seraient réservées le dimanche aux promeneurs, les chemins forestiers étant interdits ce jour-là aux véhicules. De même l'interdiction des hors-bords sur les lacs, l'interdiction de survol de certaines zones par l'aviation de plaisance certains jours de l'année, seraient des mesures normales de lutte contre le bruit.

Je conclus: l'initiative a sans doute été inspirée à ses auteurs par un sentiment louable; elle n'en est pas moins contestable dans son principe et d'application si malaisée que l'on peut la dire presque inapplicable en raison des nombreuses exceptions – souvent de dernière minute – qu'il faudrait consentir.

Telle est la raison pour laquelle, comme tous les préopinants, sauf M. Graf, je me rallie à la proposition du Conseil fédéral.

Bächtold: Leider muss ich feststellen, dass heute einmal die sonst oft geschlossene Schaffhauser Standesstimme auseinanderklafft. Herr Graf, mein lieber Freund und Kollege, hat diese Burgdorfer Initianten als eine Elite von Idealisten bezeichnet, die unsere Sympathien verdienen. Persönlich kann ich ihnen leider das Prädikat des Idealismus nicht geben. Es sind eher Utopisten, deren Vorschläge der Begegnung mit der Wirklichkeit nicht standhalten. Diese Burgdorfer Initiative ist in meinen Augen die schönste Utopie und der schönste politische Wunschtraum, der in unserer hektischen Welt jemals geträumt worden ist. Sie segelt unter dem Motto des Umweltschutzes und der Lebensqualität. Sie wissen, dass ich mich diesen Zielen auch verpflichtet fühle. Angesichts der vorhandenen Probleme bedarf aber nichts mehr der realistischen Nüchternheit und fundierten Gründlichkeit als gerade der Einsatz für den Umweltschutz und für die sogenannte Lebensqualität. Da haben Träume leider keinen Platz.

Persönlich lehne ich die Initiative vor allem aus weltanschaulichen Gründen ab. Die tragende Idee unserer westlichen Demokratie ist die Freiheit des Individuums von der staatlichen Bevormundung. Im Gegensatz zu meinem Freund und Kollegen Konrad Graf lasse ich mir die Askeze und die Enthaltensamkeit nicht von oben vorschreiben. Die Befürworter der Initiative rufen uns zu, wir sollten umdenken und uns von der Sklaverei der Technik befreien. Ich bemühe mich um das Umdenken, und ich glaube, ich habe es in dieser Hinsicht schon ein gutes Stück weit gebracht, aber nicht unter der Fuchtel des Staates und nicht unter dem Zwang der Polizeibussen. So behandelt man unmündige Bürger. Die durch den Staat vorgeschriebenen zwölf motorfahrzeugfreien Sonntage sind eine kollektivistische Massnahme, ein Rückfall in die Zeit der obrigkeitlichen Sittenmandate, als man dem Bürger für die Sonntage den Kirchgang und die Frömmigkeit und die Langeweile vorschrieb.

Zwar verwenden die Initianten – schlauserweise, Sie haben es gehört – auch den Begriff der Freiheit. Sie gehen von der Voraussetzung aus, dass das Auto unfrei mache. Stimmt das, meine Herren? Ich glaube es nicht. Ich glaube nicht, dass das Auto unfrei macht. Im Gegenteil: Das Auto ist für die meisten von uns zum Vehikel der Freiheit ge-

worden. Der Mensch, der in der Zeit und im Raum lebt, kann nicht aus der Zeit aussteigen. Aber er kann den Ort wechseln und kann dies mit Hilfe des Autos mit einer für frühere Zeiten unvorstellbaren Ungebundenheit tun. Den Zündschlüssel herumdrehen, anlassen und fahren, wohin man will, das ist für mich eine ganz andere Lebensqualität als das Warten an einer Haltestelle, das Fahren in einer überfüllten Strassenbahn, das Verregnetwerden oder der Zwang, mich nach den Fahrplänen unserer SBB zu richten. Ich halte die Anti-Autowelle der letzten Jahre für ebenso naiv und töricht wie heute die kritiklose Autobegeristerung von ehemals.

Auch rein praktische Überlegungen führen mich zur Ablehnung der Initiative. Es ist immer gut, wenn man sich die Auswirkungen am eigenen Wohnort vorstellt und auf die konkrete Wirklichkeit überträgt. Viele Familien wollen doch am Wochenende hinaus aufs Land, in die Wälder, in die Schwimmbäder, ans Rheinufer. Ja, Konrad Graf, mein lieber Freund und Kollege, er wohnt einige hundert Meter vom Untersee und vom Rheinufer entfernt; mit einem Marsch von 10 Minuten ist er am Strandbad von Stein am Rhein oder irgendwo im Wald oder in der Stille. Das trifft natürlich für die meisten unserer Mitbürger nicht mehr zu. Vor allem wenn man kleine Kinder hat – denken Sie doch einmal etwas an diese Situation –, lässt sich das Mitnehmen von allerhand Gepäck nicht vermeiden, und das betrifft insbesondere Familien, die eine einfache Mittagsmahlzeit mitnehmen, weil sie sich das Essen in einem Gasthaus nicht leisten könnten. Es ist geradezu familienfeindlich, solchen Leuten die Benutzung der Strassen- oder Eisenbahn zuzumuten. Es würde an den autofreien Sonntagen zweifellos zu einem Massenansturm auf die öffentlichen Verkehrsmittel kommen. Viele Wohnsiedlungen sind im Umkreis unserer Städte entstanden, die buchstäblich unter der Voraussetzung gebaut wurden, dass ihre Bewohner ein Auto besitzen, und die nicht an öffentliche Verkehrsmittel angeschlossen sind. Das sind die Realitäten; das ist heute die Wirklichkeit in unserem Lande.

Wohlan, Sie sagen, diese Mitbürger sollen am Sonntag zuhause bleiben und Besinnung üben, d. h. also praktisch vor dem Flimmerkasten des Fernsehapparates sitzen. Hier beginnt meines Erachtens eine weitere Illusion der Initianten. Der Glaube, wir könnten mit solchen Verboten etwas von der heilen Welt, wie sie Konrad Graf geschildert hat, zurückgewinnen, führt uns ins Utopisch-Romantische. Es gibt keine Rückkehr mehr ins einfache Leben, wo am Sonntagabend die Dorfmusik spielt und man Hand in Hand unter der Dorfllinde sitzt. Was auf alten Stichen als Sonntagsidylle erscheint, war in Tat und Wahrheit für die Mehrzahl der Menschen Armut und Beschränkung auf den engen dörflichen Horizont, mit allen seinen Zwängen, wie man heute sagen würde. Diese langweiligen Wochenenden wirkten nicht unbedingt persönlichkeitsfördernd. Auf dem Nährboden der Langeweile blühte in den Dörfern der Alkoholismus und die Aggression. Das ist eine Tatsache, die jedermann weiss, der die Geschichte nicht nur aus dem Sonntagsschulbüchlein kennt. Zudem war der Sonntag früher der Tag, an dem alle Leute den Gottesdienst besuchten, und von daher erhielt dieser siebente Wochentag seine entscheidenden Akzente. Heute fehlt leider diese weltanschauliche Fundierung, und die lässt sich mit Geboten und Verboten nicht zurückgewinnen. Die Psychologie der Sonntage ist ganz anders, als es uns diese Idealisten oder Utopisten von Burgdorf sagen.

Es liegt in der Natur des Menschen, dass erfüllte Begehren ihren Reiz verlieren. Ich bin überzeugt, dass die staatlich vorgeschriebene Besinnung und diese Umdenkungstage bald ihren Glanz verlieren würden. Wir ersparen vielen Mitbürgern Enttäuschungen, wenn wir heute zu dieser an sich sympathischen Initiative nein sagen.

Urech, Berichterstatter: Ich möchte als Präsident der Kommission die Kritik von Kollege Graf, die er an der Kommission geübt hat, sie habe die Vorlage nur einseitig

betrachtet oder sei einer vorgeschriebenen oder vorgelegten Meinung aufgesessen, wie sie von der Verwaltung kam, in aller Form zurückweisen. Wir haben die Vorlage nach allen Gesichtspunkten sehr sorgfältig und kritisch betrachtet. Ich möchte das auch von der Verwaltung sagen, die uns umfassend Red' und Antwort gestanden und sich sehr bemüht hat, auf die Probleme einzutreten.

Ich möchte sagen, dass von uns aus gesehen die Gründe, die vorgebracht worden sind, überzeugend sind. Wir haben gesehen, dass die beachtenswerten Bestrebungen, die wir mit den Befürwortern durchaus teilen, nämlich Verbesserung des Umweltschutzes, Hebung der Lebensqualität usw., es sehr wert sind, ernst genommen zu werden. Wir haben aber auch gesehen, dass mit dieser Initiative diese Ziele nicht erreicht werden können und dass wir andere Wege – ich habe sie dargelegt – wählen müssen, nämlich Umweltschutzgesetz, scharfe Vorschriften über Abgase und Lärm und noch andere Massnahmen, die ich aufgezählt habe. Das war nach gründlicher Absprache das Ergebnis unserer Abklärungen.

Ich möchte noch etwas sagen: Es ist niemandem verboten, freiwillig am Sonntag auf die Benützung der Autos zu verzichten. Das kann jedermann tun, und es ist durchaus zu empfehlen. Wir wollen aber nicht jedes und letztes vorschreiben und uns zum Schluss bevormunden lassen. Man könnte zum Beispiel auch verlangen, dass in Zukunft ab 20 Uhr in den Strassen Berns nicht mehr gesungen werden dürfe. Dann würden wohl verschiedene andere Bürger reklamieren und sich in ihrer Freiheit eingeschränkt fühlen. Ich möchte meinerseits abschliessend sagen: Die Kommission hat sich dieser Probleme sehr ernsthaft angenommen. Ich glaube, sie ist zu einem vernünftigen Schluss gekommen.

Bundespräsident Furgler: Herr Graf möchte die Schöpfung erleben. Er tut es in seiner sympathischen Art, die wir alle kenne. Er fragt nach dem Sinn des Lebens, strebt nach besserem Masshalten und empfiehlt uns dies mit Bezug auf das Autofahren. Das ist zu beherzigen. Und mit Recht sagt Herr Graf: Hinter den «Burgdorfern» steht eine Elite von Menschen; auch er gehört dazu, wie er uns wissen liess. Er verlangt von uns ein Umdenken; ich würde dies uns allen ebenfalls empfehlen und übernehme seinen Appell. Der Dialog mit dem andern Ständesvertreter seines schönen Kantons Schaffhausen zeigte, dass wir alle uns Zeit zum Nachdenken nehmen müssen. Es gilt, das richtige Mass zu finden für alle Geschäfte, die wir zu tätigen haben.

Herr Graf hat sich unter die Propheten gewagt: Er wisse sehr wohl, dass der Sprechende Fragen zu stellen verstehe; er wisse sogar, dass ich so gezielt frage, um die von mir erhoffte Antwort von meinen Mitarbeitern zu erhalten. Da darf ich ihn beruhigen; er unterschätzt meine Mitarbeiter. Wir haben in unserem Departement eine so offene, vertrauensvolle Atmosphäre, dass diese Art Frage- und Antwortspiel verpönt wäre. Ihm aber, der ohne dabei zu sein, weiss, wie ich frage, rufe ich zu: Wie kommt Saul unter die Propheten? Er möge bei Samuel (1. Buch, 10, 10-12) nachlesen, nachdem er ja auch in biblischer Weise zum Autoproblem referiert hat.

Doch nun zur Vorlage selbst. Sie erinnern sich: Im Anschluss an das am 21. November 1973 gestützt auf das Bundesgesetz über die wirtschaftliche Kriegsvorsorge im Zusammenhang mit der Energiekrise erlassene Wochenendfahrverbot für drei Sonntage wurde die Initiative lanciert, über die wir heute beraten. Wir alle haben das als angenehm empfunden, so unangenehm die Energiekrise war. Die Frage steht im Raum: Hätten wir es auch bei längerem Andauern des Verbots noch als angenehm empfunden? Der Unterschied zwischen den damaligen Massnahmen und den jetzt angebehrten ist evident: Damals der Not gehorchend, soll das Verbot heute ohne spezielle Bezugnahme auf eine energiewirtschaftlich kritische Situation zu einem Dauerzustand werden.

Herr Bächtold, Herr Kommissionspräsident Urech und die andern Sprecher haben nach meinem Empfinden mit Recht gesagt: Ist es Aufgabe des Staates, in dieser Weise zu legiferieren? Sie, Herr Graf, wurden noch nie gezwungen, das Auto zu benützen. Ihrem Hinweis auf die motorisierte Kindesmisshandlung, wie Sie sich auszudrücken beliebten, ist entgegenzuhalten, dass nie durch eine staatliche Instanz befohlen worden ist, die «Blechbox» sei jeden Sonntag zu gebrauchen. Es ist der freie Wille des Menschen, sinnvoll oder unsinnig zu handeln. Ich bin überzeugt, dass Sie nur sinnvoll handeln. Andere sind aufgerufen, das auch zu tun. Ich übernehme voll jene Lebensphilosophie und Grundhaltung dem Staat gegenüber, die nicht alles und jedes, was wir als freie Bürger in einem freien Staat auch selbst tun können, durch den Bundesrat, durch das Parlament vorzuschreiben gewillt ist. Dazu gehört auch, den Sonntag sinnvoll zu gestalten.

Ich bin den Vorrednern dankbar, dass sie den individuellen Verkehr nicht nur negativ umschrieben haben. Natürlich kennen wir auch die negativen Seiten. Aber die Vermehrung der Freiheit, die der individuelle Verkehr bei sinnvollem Gebrauch des privaten Fahrzeugs möglich macht, wollen wir nicht allzu klein schreiben. Ich verzichte darauf zu wiederholen, was der Kommissionspräsident, Herr Bächtold und Herr Guntern gesagt haben.

Man kann den Wert, den das Auto für die Volkswirtschaft hat, nicht einfach mit Null einstufen. Ich erinnere an alle Zulieferwerke der Autoindustrie in unserem Staat; bezüglich der Lastwagenproduktion weise ich Sie auf all jene Arbeitsplätze hin, die nahe bei Ihrem eigenen Wohnort – ich denke an Arbon, ich denke an Olten – für sehr viele Arbeitnehmer, für die Wirtschaft entscheidend sind. Das alles ist zum vollen Nennwert zu nehmen und muss gesamthaft gewertet werden, bevor man leichthin eine volkswirtschaftlich so bedeutende Sache mit Null einstuft. Vergessen Sie nicht: Viele Arbeitnehmer finden dort ihr Auskommen; eine Vorbedingung, um ihren Freiheitsbereich überhaupt leben zu können.

Vergessen Sie auch nicht die Touristikbranche. Ich bin kein Anbeter des Mammons, aber es ist Ihnen und mir bekannt, dass unser Staat den Tourismus ganz einfach braucht; ganze Regionen leben davon. Wenn 50 Millionen ausländische Automobilisten pro Jahr dieses Land besuchen, wie wollen Sie dann diese Menschen an 12 Sonntagen in Basel, in Konstanz – ganz in Ihrer Nähe –, in Genf aufhalten, um ihnen zu sagen: An Weiterfahrt ist nicht zu denken, fahren sie durch Deutschland, Oesterreich oder Frankreich weiter? Sie empfahlen das in Ihrem Votum, weil es diesen Ländern sogar eine zusätzliche Möglichkeit zum Verdienen brächte. So wie ich Sie kenne, wollen Sie aber nicht, dass das, was wir nicht tun sollen, dort getan werden soll; andernfalls müsste ich an Ihrer im übrigen doch so betont christlichen Grundhaltung etwas zweifeln.

Die Entwicklung ist Ihnen bekannt: Zählte man im Jahre 1950 noch 265 000 Motorfahrzeuge, so sind es heute 2,3 Millionen. Ich bin mir bewusst, dass diese Entwicklung enorme Probleme mit sich bringt, und ich danke all den Herren Vorrednern, die sagten, dass eine Synthese zwischen individuellem und öffentlichem Verkehr gefunden werden müsse, und zwar in echter Partnerschaft. Darüber hat man bis jetzt viel geredet und wenig getan. Ich erinnere Sie daran, dass alle diesbezüglichen Vorlagen bis anhin gescheitert sind. Wir bemühen uns im Bundesrat – denken Sie an die Worte von Herrn Ritschard; ich erinnere an eigene Ausführungen zur Strassenverkehrssituation –, dieses Verhältnis in Zukunft besser zu ordnen; wir hoffen aber, dies nicht nur durch Vorschriften, sondern unter Mithilfe der entsprechenden Verbände zu erreichen.

Wir haben in der Botschaft versucht, die Vor- und Nachteile der Initiative sehr sorgfältig gegeneinander abzuwägen. Ich rufe mit Bezug auf die Nachteile, die man einfach sehen muss, bevor man sich entscheidet, nur stichwortartig in Erinnerung: Wollen Sie eine so weitgehende Beeinträchtigung der persönlichen Freiheitsrechte? Wollen Sie

Benachteiligung der Bewohner abgelegener Regionen? die wirtschaftliche Benachteiligung abgelegener Regionen? Wollen Sie die Benachteiligung bestimmter Wirtschaftszweige, bestimmter sozialer Schichten, die nicht wie Sie und ich über die Zeit doch einigermaßen verfügen können, sondern beispielsweise Schichtarbeit zu leisten haben? Will man das alles? Wollen Sie auch die Erschwerung bestimmter Veranstaltungen, die in unserem so politischen Land eben sehr oft auch am Wochenende durchgeführt werden? Wollen Sie, aussenpolitisch besehen, Retorsionsmassnahmen durch unsere Nachbarstaaten riskieren? Es wird sich keiner dieser Staaten gefallen lassen, dass wir ganz allein und ohne Rücksprache an immerhin 12 von 52 Sonntagen unsere Grenzen sperren, ohne dass diese Nachbarstaaten ihrerseits zu unsern Lasten irgendwelche Gegenmassnahmen ergreifen.

Ich begreife Herrn Guntern, dass er auch das Verfassungsverständnis angerufen hat. Herr Graf, von unserem Verfassungsverständnis her passt das nicht zur Interpretation der Grundrechte, die wir alle gross schreiben und deren Gebrauch uns im Rahmen der Rechtsordnung anheimgestellt ist. Vom verfassungsrechtlichen Standpunkt aus kommt noch hinzu, dass derartige Verbotsbestimmungen nicht in die Verfassung gehören.

Mit Recht hat Herr Kommissionspräsident Urech gesagt, dass die Kompetenz für den Erlass von Verboten im Strassenverkehrsgesetz an und für sich rechtsgenügend gegeben ist. Die Frage lautet, inwieweit man von dieser Verbotskompetenz Gebrauch machen will. Darüber werden Sie sprechen müssen, sobald Sie im Zusammenhang mit der Initiative Jaeger den Bericht der nationalrätlichen Kommission über die Bettagsfrage zu debattieren haben werden. Heute geht es um die 12 Sonntage.

Ich darf auch darauf verweisen, dass die Kommission für die Gesamtverkehrskonzeption sich mit dieser Initiative befasst hat. Auch sie stellte fest, dass den möglichen geringen Vorteilen bei den Immissionen mit Sicherheit zu erwartende sehr grosse Benachteiligungen von Regionen, Wirtschaftszweigen und Bevölkerungsgruppen gegenüberstehen würden, die eine solche einschränkende Massnahme nicht rechtfertigen.

Der Bundesrat hat es sich nicht leicht gemacht, entgegen Ihrer Meinung. Wir haben Vor- und Nachteile sorgfältig abgewogen. Ich bin mit Ihnen der Meinung: Die Initianten, die ja auch in der nationalrätlichen Kommission ihren Standpunkt selbst vorstellen konnten, sind ausserordentlich liebenswerte, sympathische Menschen, und ich kann nur hoffen, dass viele unserer Mitmenschen ihren Appell so verstehen, auch ohne staatliches Verbot ihr Auto nicht zu benützen, wenn sie es nicht wirklich brauchen.

Vergessen Sie nicht, Sie wohnen in einer zauberhaften Gegend nahe beim Rhein, nicht in einer grossen Agglomeration. Der Seerücken und die Wanderwege entlang des Rheins stehen zum Wandern offen; das alles haben Menschen, die im Zentrum von Zürich oder von Genf oder sonstwo wohnen nicht in gleicher Weise. Sie müssen zumindest in die Umgebung fahren. Das ist mitzuberücksichtigen.

Der Nationalrat hat – wie Sie wissen – diese Initiative abgelehnt. Ich verweise auf alle Massnahmen, die der Bundesrat mit dem Parlament zusammen bereits beschlossen hat, um die Unannehmlichkeiten, die tatsächlich durch die Automobile in unserem Lande entstanden sind, zu reduzieren: verstärkte Massnahmen zur Lärmbekämpfung, bessere Abgasvorschriften usw. Das alles ist beschlossen. Der Bundesrat wird es sich angelegen sein lassen, diesen Kampf mit Ihrer Hilfe weiterzuführen, weil wir die Lebensqualität vergrössern, verbessern wollen.

Ich komme zum Schluss. Wenn wir in Kenntnis dieser sorgfältigen Tatbestandsanalyse die Initiative ablehnen, dann bleibt Ihnen am Schluss tatsächlich nach Herrn Graf zu entscheiden. Er sprach vom ja ja, oder nein nein, ich ergänze: «Prüfe aber alles und das Gute behalte.» Damit ist ein Bibelwort durch ein anderes aufgehoben, und Sie

mögen nun das Gute behalten. Mir scheint es im Antrag des Bundesgesetzes zu liegen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission 33 Stimmen
Für den Antrag Graf 1 Stimme

An den Nationalrat – Au Conseil national

77.062

**Entwicklungsländer. Sonderaktion
Pays en développement. Action spéciale**

Botschaft und Beschlusssentwurf vom 14. September 1977
(BB I III, 161)

Message et projet d'arrêté du 14 septembre 1977 (FF III, 169)

Beschluss des Nationalrates vom 5. Dezember 1977

Décision du Conseil national du 5 décembre 1977

Antrag der Kommission

Eintreten und Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Entrer en matière et adhérer à la décision du Conseil national

M. Dreyer, rapporteur: Dans notre rapport sur la politique extérieure à la session de septembre, nous avons brièvement évoqué les résultats de la Conférence sur la coopération économique internationale qui s'est terminée à Paris le 3 juin 1977, sur un demi-succès selon les uns ou un demi-échec selon les autres. Il n'est pas inutile de rappeler le contexte de cette fameuse conférence. Jamais objectif plus vaste ne fut fixé à une négociation Nord-Sud, jamais en effet on avait connu de tentative, de motivation aussi universelle pour rechercher des solutions aux nombreux problèmes qui concernent l'ensemble des relations économiques entre les pays industrialisés et les pays en développement. On peut admettre que les discussions qui se sont déroulées à Paris influenceront sur les travaux ultérieurs des organisations internationales qui s'occupent des questions de l'économie mondiale et notamment des relations Nord-Sud, qu'il s'agisse des domaines où une concordance de vue s'est traduite en décisions et recommandations spécifiques ou de ceux qui n'ont permis qu'un rapprochement partiel des positions.

La diversité des sujets abordés correspond à la complexité des problèmes économiques actuels autant qu'à la diversité des besoins des différents groupes de pays en développement, les plus démunis dépendant de l'aide financière alimentaire, d'autres plus avancés cherchant à accroître le rythme de leur développement par le commerce, l'industrialisation et la mise à disposition des investissements privés, et finalement les pays de l'OPEP dont le souci est de diversifier leurs économies et d'investir leurs excédents en devises, de manière sûre et productive. De même, la conférence a reconnu toute l'importance qui revient aux relations Nord-Sud dans le contexte de l'économie mondiale. En d'autres termes, l'interdépendance mondiale des économies nationales a été confirmée plus que jamais. L'assurance d'un approvisionnement suffisant en énergie et en matières premières constitue une condition indispensable de la croissance économique pour tous les pays.

Voici en bref les résultats les plus importants de cette conférence:

l'adoption d'un certain nombre de principes de politique énergétique,
l'engagement d'accroître les prestations étatiques pour l'aide au développement,
des progrès dans l'établissement de conditions stables dans le commerce des matières premières qui constitue encore la principale source de revenus des pays en développement,
le renforcement de l'engagement des pays industrialisés de contribuer par de l'aide publique à augmenter la production agricole, dans les pays en développement, de 4 pour cent minimum par année, la création d'une réserve de céréales de 500 000 tonnes destinée à améliorer la sécurité alimentaire mondiale,
diverses mesures pour favoriser le processus d'industrialisation,

la promotion de la collaboration entre les pays en développement, eux-mêmes, afin de mieux exploiter leurs propres ressources,

l'engagement d'augmenter les prestations des institutions de financement international pour l'octroi d'aide à des projets, la reconnaissance du rôle important des investissements privés dans le processus de développement et leur promotion, et cela pour la première fois,

et enfin, c'est ce qui nous occupe aujourd'hui, l'octroi d'une aide immédiate de l'ordre d'un milliard de dollars aux plus pauvres des pays en développement.

Au centre des débats de la conférence figurait la nécessité sur le principe unanimement reconnu d'augmenter l'aide publique. Tous les pays industrialisés, sauf la Suisse et les Etats-Unis, se sont engagés à accroître substantiellement leur aide en valeur réelle, dans une mesure telle qu'elle devrait représenter le 0,7 pour cent de leur produit national brut. Les Etats-Unis ont cependant annoncé leur intention de doubler leur aide dans les cinq prochaines années.

Pour des raisons bien compréhensibles, nos négociateurs n'ont pu prendre aucun engagement dans ce sens, bien que l'aide publique de la Suisse au développement ne représentât que le 0,19 pour cent du produit national brut. Signalons en passant que le 0,7 pour cent équivaldrait à plus d'un milliard vers la Suisse. Rappelons aussi que les exportations suisses pour les pays du tiers monde dépassent en proportion tout ce qu'ont pu faire les autres pays industrialisés. Il s'agit de 1300 francs par habitant en 1976, alors que notre contribution publique n'est que de 40 francs par habitant. C'est dire que la position de nos représentants à la négociation était fort peu confortable. La très grande retenue qui leur était imposée limitait sérieusement leur liberté d'action. Cette réserve qui tient à notre démocratie référendaire notamment – l'expérience du crédit à l'IDA est présente encore à tous les esprits – est toujours plus difficile à faire accepter, notamment par les pays industrialisés qui estiment à juste titre que la charge est inégalement répartie et que nous avons là un bon prétexte pour nous soustraire à ce que chacun considère comme une obligation morale élémentaire.

En fait, il est heureux que nous ayons l'occasion de compenser quelque peu notre part congrue par la contribution appréciable, que nous serons en mesure d'apporter à l'action spéciale en faveur des pays en développement les plus pauvres, que nous devons décider aujourd'hui. L'idée de cette action spéciale, qui n'était pas prévue au programme initial de la conférence, est survenue vers la fin des négociations, un peu – pour employer l'image de M. Brugger, conseiller fédéral – comme un *deus ex machina* et pour éviter qu'elle ne se termine par un échec complet en apportant au moins un résultat immédiat et tangible. En effet, l'une des caractéristiques de cette action spéciale est qu'elle doit répondre au besoin immédiat des pays à faible revenu en s'ajoutant à celle qui est déjà en cours en vertu des programmes arrêtés par les pays donateurs en particulier.

Motorfreie Sonntage. Volksinitiative

Dimanches sans véhicules à moteur. Initiative populaire

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1977
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	06
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	77.046
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.12.1977 - 09:00
Date	
Data	
Seite	680-687
Page	
Pagina	
Ref. No	20 006 316

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Elfte Sitzung – Onzième séance

Freitag, 16. Dezember 1977, Vormittag

Vendredi 16 décembre 1977, matin

8.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Reimann

77.042

Wissenschaftliche und technische Forschung (COST)**Recherche scientifique et technique (COST)**

Siehe Seite 611 hiervor — Voir page 611 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 16. Dezember 1977

Décision du Conseil national du 16 décembre 1977

*Schlussabstimmung – Vote final*Für Annahme des Beschlussentwurfes 32 Stimmen
(Einstimmigkeit)*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral*

77.068

**AHV. Uebergangsordnung 1978
AVS. Régime transitoire 1978**

Siehe Seite 719 hiervor — Voir page 719 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 16. Dezember 1977

Décision du Conseil national du 16 décembre 1977

*Schlussabstimmung – Vote final*Für Annahme des Beschlussentwurfes 32 Stimmen
(Einstimmigkeit)*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral*

77.046

**Motorfreie Sonntage. Volksinitiative
Dimanches sans véhicules à moteur.
Initiative populaire**

Siehe Seite 680 hiervor — Voir page 680 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 16. Dezember 1977

Décision du Conseil national du 16 décembre 1977

*Schlussabstimmung – Vote final*Für Annahme des Beschlussentwurfes 30 Stimmen
Dagegen 1 Stimme*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral*

77.050

**Eidgenössisches Versicherungsgericht.
Zahl der Gerichtsschreiber und Sekretäre
Tribunal fédéral des assurances.
Nombre des greffiers et secrétaires**

Siehe Seite 570 hiervor — Voir page 570 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 15. Dezember 1977

Décision du Conseil national du 15 décembre 1977

*Schlussabstimmung – Vote final*Für Annahme des Beschlussentwurfes 33 Stimmen
(Einstimmigkeit)*An den Nationalrat – Au Conseil national*

77.044

**Offiziere. Ausbildung
Officiers. Formation**

Siehe Seite 677 hiervor — Voir page 677 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 16. Dezember 1977

Décision du Conseil national du 16 décembre 1977

*Schlussabstimmung – Vote final*Für Annahme des Beschlussentwurfes 33 Stimmen
(Einstimmigkeit)*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral*

77.055

**Bundeshaushalt. Massnahmen 1977
Finances fédérales. Mesures 1977****C. Bundesbeschluss über die Herabsetzung der Anteile
der Kantone an Bundeselndnahmen im Jahre 1978
Arrêté fédéral réduisant pour 1978 les quotes-parts des
cantons aux recettes de la Confédération**

Siehe Seite 719 hiervor — Voir page 719 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 14. Dezember 1977

Décision du Conseil national du 14 décembre 1977

*Schlussabstimmung – Vote final*Für Annahme des Beschlussentwurfes 28 Stimmen
Dagegen 3 Stimmen*An den Nationalrat – Au Conseil national*

Motorfreie Sonntage. Volksinitiative

Dimanches sans véhicules à moteur. Initiative populaire

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1977
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	11
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	77.046
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.12.1977 - 08:00
Date	
Data	
Seite	761-761
Page	
Pagina	
Ref. No	20 006 340

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.