

Herrn
Olivier Michaud
Direktor Bundesamt für Strassen
Direktionsgeschäfte
3003 **Bern**

Bern, den 31. Oktober 2000

C:\Eigene Dateien\Politik\Vernehmlassungen\2000\Sonntags-Initiative.doc\pk

Indirekter Gegenentwurf zur Volksinitiative „für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit – ein Versuch für vier Jahre (Sonntags-Initiative)“
Vernehmlassungsantwort des Schweizerischen Strassenverkehrsverbandes FRS

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens betreffend den indirekten Gegenvorschlag zur Sonntags-Initiative Stellung nehmen zu können, und äussern uns zum vorliegenden Entwurf wie folgt:

I. Grundsätzliche Bemerkungen

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS lehnt jegliche landesweiten Fahrverbote, auch an Sonntagen, grundsätzlich ab. Er ist diesbezüglich absolut derselben Meinung wie der Bundesrat, der in seiner Botschaft zur Volksinitiative „für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit – ein Versuch für vier Jahre (Sonntags-Initiative)“ vom 1. Dezember 1999 auf Seite 517 klipp und klar festhält: „Das Verbot tangiert die im politischen Sprachgebrauch bezeichnete ‚freie Wahl des Verkehrsmittels‘. Der Bundesrat ist nicht der Ansicht, dass die Lebensqualität durch staatlich verordnete ‚Erlebnistage‘ zu steigern ist, zumal das Verbot keine Anreize zum richtigen Verhalten bietet.“ Wie der Bundesrat lehnt der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS die Sonntags-Initiative ab, weil die Nachteile die Vorteile bei weitem überwiegen. Auch den vorliegenden indirekten Gegenentwurf der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) des Ständerats erachtet der Strassenverkehrsverband FRS als reine Alibiübung und Zwängerei. Er lehnt ihn deshalb prinzipiell ab.

Auf Seite 523 der hievor erwähnten Botschaft hat sich der Bundesrat auch mit der Möglichkeit eines indirekten Gegenvorschlags, wie er jetzt vorliegt, befasst: „Denkbar wäre eine Reduktion der Verbotstage, z.B. nur ein autofreier Bettag, nur ein Motorfahrzeugverbot (ohne freien Gemeindegebrauch der öffentlichen Strassen für die Bevölkerung) oder die Sperrung bestimmter Strecken. Der Bundesrat hat die Vor- und Nachteile abgewogen und ist zum Schluss gekommen, dass die aufgeführten Nachteile dadurch zwar gemildert werden könnten, die grundsätzlichen Probleme hinsichtlich internationaler Lage, Benachteiligung bestimmter Wirtschaftszweige und Bevölkerungsteile und Einschränkungen der freien Wahl des Verkehrsmittels bestünden aber weiterhin.“ Angesichts dieser Aussage, die nichts an Deutlichkeit zu wünschen übrig lässt, erstaunt es den Strassenverkehrsverband FRS umso mehr, dass die ständerätliche KVF nun trotzdem einen indirekten Gegenvorschlag zur Stellungnahme vorlegt.

Der Strassenverkehrsverband FRS erachtet das Vorgehen der Mehrheit der KVF als Zwängerei, da in der Vergangenheit bereits zahlreiche Vorstösse, den motorisierten Individualverkehr an Sonntagen zu unterbinden, entweder von Volk und Ständen deutlich verworfen worden oder in den Eidgenössischen Räten gescheitert sind.

Sonntagsfahrverbote sind nicht verfassungswürdig. Sie verbessern weder die Lebensqualität noch leisten sie einen nachhaltigen Beitrag an den Umweltschutz. Ganz im Gegenteil: Sie schaden dem Image der Schweiz und haben ungünstige wirtschaftliche Konsequenzen. Die Einführung von vier bzw. zwei autofreien Sonntagen würde die Schweiz in Europa isolieren. Dies kann nach der klaren Zustimmung zu den bilateralen Verträgen nicht im Sinn der Schweizer Bevölkerung sein.

Sonntagsfahrverbote machen das Ferien- und Erlebnisland Schweiz unattraktiv. Rund 70 Prozent der ausländischen Touristen sind mit dem Auto unterwegs. Und durchschnittlich rund 80 Prozent der inländischen Bevölkerung machen an einem „normalen“ Sonntag mit dem Auto einen Ausflug. Viele Regionen und touristische Betriebe sind auf diesen Tagestourismus angewiesen. Autofreie Sonntage bescheren der Branche zünftige Umsatzrückgänge und beträchtliche Einnahmehausfälle.

Bewohnerinnen und Bewohner unseres Landes, die keinen oder nur ungenügenden Anschluss an öffentliche Verkehrsmittel haben, werden durch staatlich verordnete autofreie Erlebnistage diskriminiert. Zudem steht in zahlreichen Branchen der Berufsverkehr auch an Sonntagen nicht still.

Die Stimmberechtigten haben bereits 1978 an der Urne deutlich gesagt, dass sie von Sonntagsfahrverboten rein gar nichts halten: Damals haben Volk und Stände die sogenannte Burgdorfer-Initiative, die 12 motorfahrzeugfreie Sonntage pro Jahr verlangte, mit rund 64 Prozent Nein-Stimmen klar bachab geschickt. **Kommt hinzu, dass die Sonntags-Initiative bzw. der vorliegende indirekte Gegenentwurf noch weiter gehen als die „Burgdorfer-Initiative“. Diese sah „lediglich“ ein Motorfahrzeugverbot vor, während mit den zur Diskussion stehenden Begehren die Strassen zusätzlich der Bevölkerung zum freien Gemeindegebrauch geöffnet werden sollen.**

II. Detailbemerkungen

1. Bedeutung des motorisierten Strassenverkehrs

Gemäss der Anfang dieses Jahres veröffentlichten wissenschaftlichen Studie „Abschätzung des volkswirtschaftlichen Nutzens des Strassenverkehrs in der Schweiz“ von Prof. Dr. Herbert Baum und Dr. Judith Kurte vom Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln errechnet sich für den privaten Strassenverkehr (ohne Strassengüterverkehr) im Jahr 1995 ein Gesamtnutzen von 57,9 Mrd. Franken – berücksichtigt sind dabei weder der Transit- noch der Freizeitverkehr. Davon sind 43 Mrd. Franken interner und 14,9 Mrd. Franken externer Nutzen. Diese rund 15 Mrd. Franken, die der produktionsorientierte Individualverkehr 1995 in der Schweiz generiert hat, fallen also nicht bei den Benützern des privaten Strassenverkehrs, sondern wie die externen Kosten definitionsgemäss bei Dritten oder der Allgemeinheit an. Pro Tag lässt sich somit ein durch den besagten Individualverkehr bewirkter externer Nutzen von rund 41 Millionen Franken berechnen.

Auch die hievor genannte Botschaft des Bundesrates würdigt und honoriert auf Seite 515 die Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs (MIV), der „aus unserem Leben nicht mehr wegzudenken“ sei. Ebenda wird auch erwähnt, dass drei Viertel der Personen ab 18 Jahren in der Eidgenossenschaft über den Führerausweis verfügen und drei Viertel aller Haushalte mindestens einen Personenwagen, über 20 Prozent sogar mehr als einen besitzen. Mit Nachdruck weist der Strassenverkehrsverband FRS auf folgende Aussage hin: „Mit der blossen Auflistung konkreter einzelner Nutzen wird man dem hohen Stellenwert des motorisierten Strassenverkehrs in unserer Gesellschaft indessen noch nicht gerecht. Entscheidend für dessen herausragende Bedeutung dürfte vielmehr das durch ihn möglich gewordene hohe Mass an individueller Mobilität sein, welches beispielsweise im immer noch stark wachsenden Freizeitverkehr seinen Niederschlag findet. Fast die Hälfte (49%) der im Personenverkehr gefahrenen Kilometer werden im Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten zurückgelegt.“

Der kürzlich im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramms „Verkehr und Umwelt – Wechselwirkungen Schweiz-Europa“ erschienene Bericht „Freizeitverkehr – Analysen und Strategien“ korrigiert diese Zahl sogar noch nach oben. Der Bericht kommt unter anderem zum Schluss, dass der Anteil des Freizeitverkehrs am gesamten Verkehrsvolumen innerhalb der Schweiz rund 60 Prozent ausmacht. Dies sind 10 Prozent mehr als bisher angenommen. Rund ein Drittel dieser Fahrten wird für Freundes- oder Verwandtenbesuche absolviert, ein zweites Drittel für Sportausflüge. Vor allem in ihrer Freizeit demonstrieren Frau und Herr Schweizer, dass die öffentlichen Verkehrsmittel ihren Bedürfnissen nach preiswerter zeit- und ortsunabhängiger Beweglichkeit noch immer schlechter entsprechen als das eigene Vehikel. Den wachsenden Drang nach Freizeitmobilität innerhalb der Eidgenossenschaft leben Schweizerinnen und Schweizer zu zwei Dritteln mit privaten Motorfahrzeugen und nur zu einem Drittel mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus. Sie legen dabei pro Jahr 40 Milliarden Personenkilometer zurück.

2. Unhaltbare Aussage

An dieser Stelle möchten wir es nicht unterlassen, unseren grossen Unmut über eine Passage auf Seite 516 der bundesrätlichen Botschaft zu äussern. Die beanstandete Passage lautet: „Eine indirekte negative Wirkung auf die Gesundheit der Bevölkerung hat der motorisierte Individualver-

kehr dadurch, dass sich die Menschen immer weniger durch eigene Muskelkraft fortbewegen, was das Risiko an Herz-/Kreislaufkrankheiten, Altersdiabetes oder Dickdarmkrebs zu erkranken erhöht.“ Dieser Satz ist u.E. eine reine Behauptung und völlig aus der Luft gegriffen. Wir protestieren in aller Form gegen derartige unhaltbaren Bezeichnungen. Der Strassenverkehrsverband FRS fordert die betreffenden Stellen auf, solche Aussagen künftig mit entsprechenden wissenschaftlich fundierten Untersuchungen bzw. Studien zu erhärten und diese mit Fussnoten auszuweisen oder aber entsprechende Behauptungen der Glaubwürdigkeit willen gänzlich zu unterlassen. Für den Strassenverkehrsverband FRS steht fest: Falls solche Argumentationen Schule machen, müsste beispielsweise in der Botschaft zum neuen Radio- und Fernseh-Gesetz (RTVG) der SRG eine Mitverantwortung für die zunehmende Übergewichtigkeit von Frau und Herrn Schweizer zugeschrieben werden. Denn bekanntlich sitzt der durchschnittliche Fernsehschauer pro Jahr nicht nur Hunderte von Stunden im Polsterstuhl, sondern er verschlingt dabei auch noch reichlich fetthaltige Snacks und geniesst grössere Mengen Bier.

Dass der Sachverhalt komplexer ist als in der hievor aus der Botschaft zitierten Stelle dargestellt, hat uns auch ein renommierter und landesweit anerkannter Sozial- und Präventivmediziner bestätigt. Gemäss dessen Aussage ist der MIV eine zeitgleiche Erscheinung zur Industrialisierung und des nachfolgenden Wandels zur Dienstleistungs- bzw. Informationsgesellschaft, welche immer weniger körperliche Bewegung nötig machen. Der MIV verstärkt diesen Trend zusätzlich. Umgekehrt zur dieser Entwicklung veränderte sich die körperliche Aktivität in der Freizeit; in letzter Zeit nahm sie sogar eher wieder zu. Dass Bewegungsmangel ein Risikofaktor für Kreislaufkrankheiten und andere Probleme ist, streitet auch der von uns angefragte Spezialist nicht ab; er weist aber ausdrücklich darauf hin, diesen Bewegungsmangel auf dem Hintergrund des geschilderten Prozesses zu sehen. Ausserdem nimmt seit ungefähr 15 Jahren das auf ein gleiches Alter bezogene Herzkreislaufisiko ab. Dies kann auf entsprechende Lebensstilveränderungen zurückgeführt werden. Weil die Bevölkerung nun aber schneller altert, als sich das Risiko reduziert, erfahren die absoluten Fallzahlen (in erster Linie bei älteren Menschen) noch immer einen Zuwachs. Eine indirekte negative Wirkung auf die Gesundheit der Bevölkerung einzig und allein dem MIV in die Schuhe schieben zu wollen, ist demnach absolut unhaltbar, wenn nicht verleumderisch.

3. *Diametral zur gesellschaftlichen Entwicklung*

Völlig einig geht der Strassenverkehrsverband FRS mit der Position, die der Bundesrat auf Seite 518 seiner Botschaft zum Ausdruck bringt, wonach das von den Initianten/innen teilweise auch als „Lebensstil-Initiative“ bezeichnete Volksbegehren im Widerspruch zu laufenden gesellschaftlichen Entwicklungen stehe: „Die Bestimmungen über das Gastgewerbe und die Ladenöffnungszeiten werden liberalisiert; viele Gemeinden und Städte gehen dazu über, selbst an Sonntagen den Einkauf zu gestatten. Das ganze Jahr über finden an Wochenenden nicht nur in den Städten, sondern auch in kleineren Gemeinden und an abgelegeneren Orten verschiedenste Veranstaltungen kultureller Art statt: Sport-Events, Raves, Open-Airs, Jazz-Festivals Theater und vieles mehr. Der Sonntag steht je länger, je mehr im Zeichen der Freizeitaktivitäten: Sportliche Betätigungen wie Bergsteigen, Skifahren, Snöben, Wandern, Baden oder der Besuch von Museen, Ausstellungen und Bauwerken sowie eigentliche Vergnügungsfahrten mit Motorfahrzeugen stehen hoch im Kurs. Oft wird dabei das Motorfahrzeug benützt, um an den Ausgangspunkt der Freizeitaktivitäten zu gelangen, namentlich wenn dieser mit öffentlichen Verkehrsmitteln ungenügend erschlossen ist oder Gepäckstücke mitgeführt werden müssen.“

4. Benachteiligung von Randregionen und Tourismus

Dank dem MIV wird der Tourismus, der hauptsächlich im schweizerischen Berggebiet zu einem wesentlichen, weitverbreiteten Erwerbszweig geworden ist, gefördert. Nun gibt es in unserem Land nach wie vor Tourismus- und Randregionen, die ohne MIV schwer zugänglich sind. Selbst die autofreien Kur- und Ferienorte sind auf den Zubringerverkehr via Strasse angewiesen. Wirtschaftliche Einbussen liegen für besagte Gebiete bei Sonntagsfahrverboten auf der Hand. Oder wie der Bundesrat in seiner Botschaft auf Seite 519 schreibt: „Resultiert aus den vier autofreien Sonntagen ein wirtschaftlicher Nachteil für die peripheren Gebiete, wird auch insgesamt ein volkswirtschaftlicher Schaden entstehen.“

Nicht nur die Randregionen sind per MIV in idealer Weise zu erreichen, sondern auch die Erreichbarkeit bislang peripherer Lagen im Einzugsgebiet der Städte wird mit dem Auto verbessert. Bewohner/innen von Randregionen sind jedoch durch Sonntagsfahrverbote in ungerechtfertigter Art und Weise in grösserem Mass betroffen als solche, die in einem zumutbaren zeitlichen Radius Anschluss an den öffentlichen Verkehr haben. Das Nachsehen hätten in erster Linie abgelegene Weiler und Höfe sowie Berggebiete, die sowieso bereits benachteiligt sind. Gerade aber deren Bewohner/innen sind auf ein privates Motorfahrzeug angewiesen, um gesellschaftliche Kontakte und zwischenmenschliche Beziehungen zu pflegen sowie kulturelle Veranstaltungen zu besuchen.

5. Umweltverbesserung gleich null

Unbestritten ist, dass Sonntagsfahrverbote einen absolut marginalen Beitrag an die jährliche Luftschadstoff- und Lärmreduktion leisten. In der bundesrätlichen Botschaft heisst es auf Seite 517: „Eine im Rahmen der Verkehrshalbwertungsinitiative erstellte Studie kommt denn auch zum Schluss, dass das Reduktionspotential bezüglich Fahrleistung und somit auch hinsichtlich der Umweltbelastung und Energieeinsparung bescheiden ist.“ Und bei dem besagten weltfremden Volksbegehren, das der Souverän im Frühling 2000 haushoch verworfen hat, ging es immerhin um eine Halbierung der jährlichen MIV-Fahrleistung in der Schweiz und nicht nur um vier oder zwei staatlich verordnete autofreie Sonntage.

6. Durchsetzung praktisch unmöglich

Sonntagsfahrverbote sind aus diversen Gründen nicht durchsetzbar. Aufgrund ihrer geografischen Lage im Herzen Europas und ihrer unbestrittenen landschaftlichen Reize gilt die Eidgenossenschaft als ein klassisches Transit- und Reiseland, das problemlos durchquert oder besucht werden kann. Falls nun an vier bzw. zwei Sonntagen pro Jahr die Grenze für private Motorfahrzeuge geschlossen wäre, würde dies u.E. nicht nur auf sehr grosses Unverständnis stossen, sondern auch dem Image der Schweiz beträchtlichen Schaden zufügen. Nach dem eindeutig positiven Volksentscheid zu den bilateralen Verträgen zwischen der Schweiz und der EU würde es letztere zudem wohl kaum verstehen, dass die Schweiz mit Sonntagsfahrverboten wieder in die isolationistische Zeit zurückfällt. Dazu steht in der Botschaft des Bundesrates auf Seite 521: „Auf Grund des intensiven Handelsaustausches vor allem mit den EU-Staaten hat die Schweiz ein eminentes Interesse daran, dass diese Beziehungen nicht unnötig belastet werden und sie selber im Bereich des Verkehrs nicht diskriminiert wird. Das bedeutet selbstverständlich, dass die

Schweiz selber keinen Anlass dazu schafft. Gerade dies würde sie aber mit vier autofreien Sonntagen tun. Die bilateralen Verhandlungen mit der EU zeigen deutlich, dass die EU Einschränkungen im Strassenverkehr ablehnend gegenübersteht (...) Der Schweiz dürfte vielmehr zum Vorwurf gemacht werden, dass durch das Sonntagsfahrverbot in den Nachbarländern mit Personenwagen Umwegverkehr zu erzeugen; sie müsste daher eventuell sogar mit Vergeltungsmassnahmen rechnen.“ Immerhin reisten gemäss einer Erhebung aus dem Jahr 1996, die im Auftrag des Dienstes für Gesamtverkehrsfragen (GVF) gemacht wurde, an Sonntagen durchschnittlich 271'023 Personenwagen in die Schweiz ein, davon waren rund 53 Prozent Fahrzeuge mit ausländischen Kontrollschildern. Der Anteil des reinen Transitverkehrs betrug dabei sonntags 11 Prozent. Ein Verlad dieser rund 30'000 Autos pro Sonntag von Grenze zu Grenze, wie ihn die Initianten vorschlagen, ist gemäss bundesrätlicher Botschaft „aus Kosten- und Kapazitätsgründen nicht realisierbar“.

Um den Vollzug der Sonntagsfahrverbote zu gewährleisten, müsste ein äusserst umfangreicher Kontrollapparat installiert werden (vgl. Botschaft, Seite 522): „Eine beträchtliche Minderheit, die durch die Fahrverbote in ihrem wirtschaftlichen Fortkommen beeinträchtigt würde, und viele, die die Verbote als ungerechtfertigten Eingriff in die persönliche Freiheit ablehnen, könnten nur mit sehr aufwändigen und straffen Kontrollmassnahmen zur Einhaltung der Fahrverbote gezwungen werden.“

III. Schlussbemerkungen

Der Strassenverkehrsverband FRS lehnt wie der Bundesrat Sonntagsfahrverbote grundsätzlich ab, da die Nachteile die Vorteile bei weitem überwiegen. Dies ist auch der Fall, wenn die Verbotstage reduziert werden, wie es der jetzt vorliegende indirekte Gegenentwurf der KVF des Ständerats vorschlägt. Kommt erschwerend hinzu, dass die „Sonntags-Initiative“ – im Gegensatz zu den vergangenen Begehren, die den motorisierten Strassenverkehr an Sonntagen unterbinden wollten – nicht „nur“ ein Motorfahrzeugverbot vorsieht, sondern zugleich die Strassen der Bevölkerung zum freien Gemeindegebrauch öffnen will. Dazu steht in der Botschaft auf Seite 520: „Es ist illusorisch zu glauben, die Strassen könnten gefahrlos für Spaziergänge mitten auf Bahnhöfen oder für andere von den Initiantinnen und Initianten vorgeschlagene Tätigkeiten benutzt werden, ohne dass sie für jeglichen Motorfahrzeugverkehr gesperrt würden. Es wären selbst Friktionen zwischen Fussgängern, Rad- und Rollschuhfahrern zu erwarten.“

Angesichts der zahlreichen, bereits deutlich abgelehnten Begehren mit gleicher Stossrichtung, erachtet der Strassenverkehrsverband FRS das Vorgehen der Urheber der „Sonntags-Initiative“ als reine Salamtaktik. Dass die ständerätliche KVF nun noch einen indirekten Gegenentwurf vorlegt, ist u.E. nichts anderes als eine an Sturheit grenzende Zwängerei sowie eine peinliche Alibiübung.

Nachfolgend führen wir in Kürze nochmals die wesentlichen Punkte auf, die klar gegen Sonntagsfahrverbote sprechen:

- Für rund vier Millionen einheimische Motorisierte und für etwa 100 Millionen ausländische Touristen würden grosse Probleme entstehen.
- Verzicht und Beschränkung sind der falsche Weg. Staatliche Bevormundung und die Androhung von Polizeibussen sind eines freiheitlichen Staates nicht würdig.

- Die Auswirkung auf die Luftqualität und Lärmreduktion sowie auf andere Faktoren sind quasi gleich null. Als „Umweltmassnahme“ sind die Verbote untauglich.
- Überall dort, wo nicht in genügendem Mass öffentliche Verkehrsmittel vorhanden sind, sind die Konsequenzen für die Bevölkerung höchst unerfreulich.
- Durchschnittlich mehr als 100'000 Fahrzeuge mit ausländischen Kontrollschildern fahren jeden Sonntag in oder durch die Schweiz. Das Schliessen der Grenze bzw. das Verweigern der Einreise schadet dem Image unseres Landes nachhaltig.
- Etliche Restaurants und Hotels, aber auch Skilifte und Sportbahnen sind auf Gäste angewiesen, die mit ihren privaten Motorfahrzeugen anreisen.
- Die Einhaltung der Verbote ist praktisch nicht kontrollierbar.
- Aus der Stadt hinaus aufs Land zu fahren sowie Verwandte und Bekannte zu besuchen, ist für viele Menschen am Sonntag ein Bedürfnis und trägt zu deren persönlicher Lebensqualität bei.
- Die Bevölkerung wähnt sich in falscher Sicherheit. Aufgrund der vielen Ausnahmen, z.B. auch des öffentlichen Verkehrs auf der Strasse, lauern an Sonntagen mit Fahrverboten vor allem für Fussgänger tödliche Gefahren auf den zum Gemeingebrauch geöffneten Strassen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrter Herr Direktor, sehr geehrte Damen und Herren unserer vorzüglichen Hochachtung.

Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS

Der Generalsekretär

Hans Koller