

ARGUMENTARIUM

Nein zur Verkehrshalbierungs-Initiative (sog. „umverkehR-Initiative“)

Schweiz. Komitee „Nein zur Verkehrshalbierungs-Initiative“

Postfach 8615, 3001 Bern

Tel: 031/381 77 85

Fax: 031/381 20 57

E-Mail: o.meuwly@sgv-usam.ch

(Version 02.12.1999)

FRS/Kr

INHALTSVERZEICHNIS

1	KURZARGUMENTARIUM	
1.1	Um was es geht	3
1.2	Höchst problematische und unverhältnismässige Folgen	3
1.3	Drei Hauptargumente in Kürze	4
2	GRUNDLAGEN	
2.1	Wortlaut der Initiative	8
2.2	Geschichtlicher Hintergrund, Ziele und Strategien der Initianten	9
2.3	Nein des Bundesrates und des Parlaments	12
3	FOLGEN DER VERKEHRSHALBIERUNGS-INITIATIVE	14
3.1	Noch mehr Verbote und Beschränkungen	15
3.2	Erhöhung des Benzinpreises und der Verkehrssteuern	17
3.3	Gefährdete Finanzierung der Infrastrukturen des Verkehrs	18
3.4	Benachteiligung der sozial Schwächeren	19
3.5	Auch die Grünen sind gegen die Verkehrshalbierungs-Initiative	20
3.6	Würdigung	21
4	AUSFÜHRLICHES ARGUMENTARIUM	
4.1	Die Verkehrshalbierungs-Initiative ist unrealistisch	24
4.2	Die Verkehrshalbierungs-Initiative ist wirtschaftsfeindlich und gefährdet Arbeitsplätze	27
4.3	Die Verkehrshalbierungs-Initiative schafft eine neue Belastungsprobe mit dem Ausland	32
5	GEGENARGUMENTE ZUR ARGUMENTATION DER INITIANTEN	
5.1	Wirtschaftliche und politische Argumente	36
5.2	Umwelt- und Verkehrssicherheitsargumente	38

1 KURZARGUMENTARIUM

1.1) Um was es geht

Mit der Verkehrshalbierungs-Initiative sollen Bund, Kantone und Gemeinden den motorisierten Strassenverkehr innerhalb von zehn Jahren nach Annahme der Initiative halbieren, und zwar anhand der Fahrleistungen in unserem Land.

Mit welchen Mitteln die Halbierung des Strassenverkehrs erreicht werden soll, bleibt weitestgehend offen. Der Erlass entsprechender Massnahmen wird vollständig an den Gesetzgeber und an den Bundesrat delegiert.

Zusätzlich erhalten die Gemeinden die Kompetenz, auf allen Strassen ihres Gebietes - ausgenommen auf den Nationalstrassen - Verkehrsbeschränkungen anzuordnen. Die vollständige Sperrung der vom Bund bezeichneten Durchgangsstrassen ist nur in Absprache mit dem Bund zulässig.

Lanciert und eingereicht wurde die Initiative durch eine Gruppe mit dem Namen „umverkehR“.

Der Bundesrat erklärte die Initiative als gültig; trotz grosser Bedenken, ob das Projekt in der Praxis überhaupt durchführbar ist. Er sprach sich gegen die Verkehrshalbierungs-Initiative aus und empfiehlt deren Ablehnung. Eine Annahme hätte seiner Ansicht nach nicht zu verantwortende negative Auswirkungen auf das Wirtschaftswachstum und auf die Beschäftigung. Das geltende Verkehrsfinanzierungssystem (und damit auch die grossen Vorhaben beim öffentlichen Verkehr) würde in Frage gestellt. Ausserdem würden die Beziehungen der Schweiz zum Ausland einer neuerlichen Belastungsprobe ausgesetzt, und die bilateralen Abkommen mit der EU wären praktisch unvorstellbar.

Die eidgenössischen Räte lehnen die Verkehrshalbierungs-Initiative ebenfalls ab. Bei einer Annahme der Initiative könnte der öffentliche Verkehr den Mehrverkehr gar nicht bewältigen, die Wirtschaft würde Schaden erleiden und Rand- und Berggebiete würden benachteiligt. Vor allem die sozial Schwächeren würden unter der finanziellen Mehrbelastung leiden, die die Initiative nach sich ziehen würde.

1.2) Höchst problematische und unverhältnismässige Folgen

Für die Umsetzung der Verkehrshalbierungs-Initiative ist jede Massnahme möglich, die in irgendeiner Weise geeignet ist oder dazu beiträgt, das Ziel der Halbierung beim Strassenverkehr zu erreichen. Ein entsprechendes Szenarium wurde im Auftrag des Bundesrates ausgearbeitet und enthält die folgenden Massnahmen:

- **Noch mehr Verbote und Beschränkungen:** In Städten und grösseren Ortschaften müssten grossflächige Zonen mit Fahrverboten für Autos errichtet

werden. Höhere Parkplatzgebühren und die Reduktion öffentlicher Parkplätze würden notwendig. Auch die Privatparkplätze würden besteuert. Autofreie Sonntage und weitere Fahrverbote müssten angeordnet werden. In Tourismusorten sollen Parkplatz- und Zufahrtsbeschränkungen erlassen werden. Weil all diese Massnahmen nicht ausreichen, werden weiter die Altersbegrenzung für Fahrzeuglenker und eine eigentliche Kilometerkontingentierung für Privatfahrten vorgeschlagen. (vgl. Ziff. 3.1)

- **Erhöhung des Benzinpreises und der Verkehrssteuern:** Das Autofahren müsste massiv verteuert werden. Vorgeschlagen wird ein Oekobonus im Bereich Personenverkehr, zum Beispiel indem der Benzinpreis um bis zu 2 Franken pro Liter erhöht wird. An neuralgischen Punkten, vor allem in den Agglomerationen, müssten Strassenzölle erhoben werden (Road Pricing). (vgl. Ziff. 3.2)
- **Gefährdete Finanzierung der Infrastrukturen des Verkehrs:** Die Kosten für den Endausbau des Nationalstrassennetzes, für den Bau von Ortsumfahrungen und für den Unterhalt des Strassennetzes könnten nicht mehr finanziert werden. Die Finanzierung der Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs (Neat, Bahn 2000 usw.) wäre gefährdet. (vgl. Ziff. 3.3)
- **Benachteiligung der sozial Schwächeren:** Bestraft würden vorallem Menschen mit niedrigem Einkommen. Sie würden von höheren Benzinpreisen stärker in ihrer Mobilität eingeschränkt als die besser Situierten. Weil die Halbierung des Strassenverkehrs den Kassen der öffentlichen Hand massive Steuerausfälle beschert wird, müssten zusätzliche Sparmassnahmen mit einschneidendem Abbau der Sozial- und Bildungsausgaben in Kauf genommen werden. (vgl. Ziff. 3.4)

Nur der harte Kern der Autogegner unterstützt die absurden Forderungen jener Umweltschützer, welche die Absolutheit des Umweltschutzes auf ihr Banner geschrieben haben und mit absurden Forderungen wie der Verkehrshalbierungs-Initiative die Glaubwürdigkeit der grünen Bewegung aufs Spiel setzen. (vgl. Ziff. 3.5)

1.3) Drei Hauptargumente in Kürze

Die Verkehrshalbierungs-Initiative ist unrealistisch (vgl. Ziff. 4.1):

- **Vollzug:** Theoretisch wäre es zwar möglich, dass der Motorfahrzeugverkehr in der Schweiz halbiert werden könnte. Der Vollzug schafft hingegen unlösbare Schwierigkeiten: Falls innerhalb von drei Jahren nach Annahme der Initiative ein Gesetz zur Umsetzung des Verfassungsartikels nicht zustande kommt, müsste der Bundesrat die notwendigen Bestimmungen auf dem Verordnungsweg erlassen. Entweder würde er genau diejenigen Massnahmen anordnen,

welche im ordentlichen Verfahren gescheitert sind, oder er würde noch schärfere Vorschriften erlassen, welche zwangsläufig auf noch weniger Akzeptanz stossen dürften, als die ursprünglich vorgesehenen. Diese Situation führt zu einer völligen Lähmung unseres politischen Systems.

- **Diskriminierungsproblematik:** Die Initiative ist ohne Diskriminierungen nicht durchführbar. Zum einen werden die Schweizer Bürgerinnen und Bürger gegenüber den ausländischen Fahrzeuglenkern diskriminiert, weil gemäss geltenden internationalen Verträgen eine Beschränkung des ausländischen Verkehrs untersagt ist. Zum andern würden bei regionalen Fahrbeschränkungen oder streckenbezogenen Steuern ganze Regionen gegenüber anderen benachteiligt. Schliesslich würden viele Bewohner abgelegener Regionen, insbesondere ältere und gehbehinderte Leute, durch die Fahrverbote ihrer Bewegungsfreiheit beraubt und damit noch stärker isoliert.
- **Kapazitäten beim öffentlichen Verkehr:** Bereits die Umlagerung von 20 Prozent des Privatverkehrs auf den öffentlichen Verkehr hätte eine Verdoppelung bei den Bahnen und öffentlichen Bussen und somit deren hoffnungslose Überlastung zur Folge. Nur mit Zusatzinvestitionen von gegen 50 Milliarden Franken könnten die nötigen Kapazitäten für die Verdoppelung beim öffentlichen Verkehr bereitgestellt werden. Würden die Umlagerungen gar zu einer Verdreifachung der Verkehrsleistung führen, wären zusätzliche 50 Milliarden notwendig.

Die Verkehrshalbierungs-Initiative ist wirtschaftsfeindlich und gefährdet Arbeitsplätze (vgl. Ziff. 4.2):

- **Verheerende negative Konsequenzen auf Beschäftigung und Wirtschaftswachstum:** Der gesamten schweizerischen Wirtschaft wartet bei Annahme der Initiative ein extrem schwerer Schock, schwerer als all jene, die sie in der Vergangenheit bereits hinnehmen musste. Die Initiative hätte ein Massensterben unter den KMU zur Folge. 300'000 oder mehr Arbeitsplätze gingen verloren. Rund zehn Prozent der arbeitsfähigen Bevölkerung müsste um die Stelle fürchten. Der individuelle Strassenverkehr ist der Motor der Wirtschaft; wollte man ihn abstellen, müssten valable Alternativen geschaffen werden, und die sind nicht in Sicht.
- **Insbesondere die Benachteiligung der Randregionen:** Die vom öffentlichen Verkehr meist weniger gut erschlossenen Gebiete wären von der Annahme der Initiative besonders hart betroffen. Die faktische Unterbindung der zumeist weiten Wege zu den wirtschaftlichen Zentren und die fehlende Alternative zum privaten Strassenverkehr würde die Isolation dieser Regionen, die in den letzten Jahrzehnten mit grossen Anstrengungen beseitigt worden ist, wieder verschärfen. Die Folge wäre eine Abwanderung der berufstätigen Bevölkerung und der Familien mit Kindern in die Städte.

- **Todesstoss für den Tourismus und das Reiseland Schweiz:** Über das ganze Jahr reisen über 200 Millionen Personen auf der Strasse in die Schweiz. Dies bedeutet einen Tagesdurchschnitt von 550'000 Personen in rund 315'000 Personenwagen. Die Schweiz geniesst im Ausland ein gutes Ansehen als Freizeit- und Ferienland. Die Verkehrshalbierungs-Initiative beeinträchtigt diesen Ruf der Schweiz als Reiseland ganz direkt. Bei Fahrverboten im Reiseverkehr würden ausländische Touristen wegbleiben und schweizerische Touristen dürften ins Ausland abwandern. Dass bei einer Annahme der Verkehrshalbierungs-Initiative ausgerechnet der Luftverkehr und Tourismusregionen im benachbarten Ausland zu den Gewinnern auf Kosten der Schweiz gehören, belegt die absolute Unvernunft des Volksbegehrens.
- **Besondere Betroffenheit der Automobilbranche:** Das private Transportgewerbe und der Tourismus erarbeiten zusammen über 30 Milliarden Franken des Brutto-Inland-Produkts, was bedeutet dass die Verkehrshalbierungs-Initiative nahezu 10 Prozent der schweizerischen Volkswirtschaft in Frage stellt. Zu den Verlierern gehören neben dem Transportgewerbe aber vor allem der Strassenbau, die Mineralölindustrie, der Fahrzeughandel, Fahrzeugreparaturgewerbe/Garagen und Autofahrschulen.

Die Verkehrshalbierungs-Initiative schafft eine neue Belastungsprobe mit dem Ausland (vgl. Ziff. 4.3):

- **Selbstdiskriminierung der Schweiz:** Die Initiative tangiert eine Reihe völkerrechtlicher Abkommen, in denen sich die Schweiz unter anderem verpflichtet hat, ausländische Fahrzeuge zum freien Verkehr auf ihrem Gebiet zuzulassen oder Warentransporte nicht wettbewerbsverzerrend zu behindern. Andernfalls wird die Schweiz vertragsbrüchig. Und dies kann sie sich als ein Land, wo jeder zweite Franken im Ausland verdient wird, schlicht nicht leisten. Das heisst, dass die ausländischen Fahrzeuge von den Fahrverboten und Beschränkungen ausgenommen werden müssten. Dies könnte eine erhebliche „Selbstdiskriminierung“ für unser Land zur Folge haben, weil die Halbierung des Verkehrs allein bei den schweizerischen Verkehrsteilnehmern vorgenommen werden müsste. Die Schweizer würden im eigenen Land gegenüber den Fremden benachteiligt und diskriminiert.
- **EU-Abkommen gefährdet:** Die Verkehrshalbierungs-Initiative verletzt das Landverkehrsabkommen, das gegenwärtig mit der EU kurz vor dem Abschluss steht. Dieser Vertrag liberalisiert den Güterverkehr im Transit der betroffenen Länder, es garantiert die freie Wahl der Verkehrsträger und verbietet diskriminierende Massnahmen gegen ausländische Fahrzeuge. Die sieben bilateralen Verträge mit der EU bilden eine nicht zu trennende Einheit: Die Ablehnung durch die Schweiz auch nur einer der Verträge würde das Scheitern des ganzen so lange verhandelten Paketes bedeuten. Die Befürchtung ist begründet, dass die Parlamente der europäischen Länder die Ratifizierung der Verträge ablehnen.

- **Isolation der Schweiz:** Die Annahme der Verkehrshalbierungs-Initiative wäre ein deutliches Signal einer isolationistischen Politik der Schweiz gegenüber der Europäischen Union und der Nachbarländer. Mit den Zwangsmassnahmen aus der Verkehrshalbierungs-Initiative würde unser Inseldasein noch verstärkt. Wir würden komplett von den Nachbarn abrücken. Die Schweiz wäre für viele ausländische Automobilisten einfach geschlossen. Kein anderes Land in Europa ist aber derart auf enge Kontakte mit der Aussenwelt angewiesen wie die Schweiz.
- **Gefahr von Vergeltungsmassnahmen:** Sobald die Schweiz den Verkehr ausländischer Fahrzeuge auf ihrem Territorium beschränkt oder verbietet, muss sie mit unmittelbaren Gegenmassnahmen rechnen. Dies werden in erster Linie spiegelbildliche Restriktionen für den Verkehr schweizerischer Fahrzeuge im Ausland sein.

2 GRUNDLAGEN

2.1) Wortlaut der Initiative

Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert¹

Artikel 37^{bis} Abs. 1^{bis} (neu), Abs. 2 zweiter, dritter und vierter Satz (neu) und Abs. 3 (neu)

- 1 Der Bund ist befugt, Vorschriften über Automobile und Fahrräder aufzustellen.
- 1^{bis} *Bund Kantone und Gemeinden halbieren den motorisierten Strassenverkehr innerhalb von 10 Jahren nach Annahme der Verkehrshalbierungs-Initiative durch Volk und Stände. Der neue Stand darf nicht mehr überschritten werden. Massgebend ist die in der Schweiz insgesamt erbrachte Fahrleistung. Der öffentliche Verkehr ist von diesen Bestimmungen nicht betroffen und wird nicht mitgerechnet.*
- 2 Den Kantonen bleibt das Recht gewahrt, den Automobil- und Fahrradverkehr zu beschränken oder zu untersagen. Der Bund kann indessen bestimmte, für den allgemeinen Durchgangsverkehr notwendige Strassen in vollem oder beschränkten Umfange offen erklären. Diese Benützung der Strassen im Dienste des Bundes bleibt vorbehalten.
Die Gemeinden können auf allen Strassen ihres Gebietes, ausgenommen auf den Nationalstrassen, Verkehrsbeschränkungen anordnen, soweit es dem Ziel von Absatz 1^{bis} oder der Verbesserung oder Erhaltung von Lebensräumen dient. Die vollständige Sperrung der vom Bund bezeichneten Durchgangsstrassen ist nur in Absprache mit dem Bund zulässig. Die Benützung der Strassen im Dienste der öffentlichen Hand bleibt vorbehalten.
- 3 *Die für die Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs anzuwendenden Mittel werden durch das Gesetz bestimmt.*

Übergangsbestimmung Art. 23 (neu)

Ist die Ausführungsgesetzgebung nach Artikel 37bis Absatz 3 innerhalb dreier Jahre nach Annahme der Verkehrshalbierungs-Initiative nicht rechtskräftig, erlässt der Bundesrat die notwendigen Bestimmungen auf dem Verordnungsweg.

¹ BBl 1996 II 882

2.2) Geschichtlicher Hintergrund, Ziele und Strategien der Initianten

Zustandekommen

Die Initiative wurde am 20. März 1996 mit grosser Medienunterstützung mit nur 108'841 gültigen Unterschriften in der Form eines ausgearbeiteten Entwurfs eingereicht; dies entspricht weniger als 2,4 Prozent der Stimmberechtigten. Mit Verfügung vom 2. Mai 1996 stellte die Bundeskanzlei formell das Zustandekommen der Verkehrshalbierungs-Initiative fest.²

Initianten

Hinter der Initiative steckt die „Organisation umverkehR“ - ein Verein, der 1992 gegründet worden ist und heute nach eigenen Angaben rund 7200 Mitglieder und „InteressentInnen“ zählt.

Im Kreis der Initianten haben sich alle bekannten und weniger bekannten Umweltschützer vereinigt, die sich seit jeher dem Kampf gegen den Strassenverkehr verschrieben haben und jeden Autobahnkilometer, jede Strassenverbreiterung, jeden Verbindungsweg und jeden Parkplatz als tiefen Schmerz empfinden.³

Ziele und Mittel der Initiative

Die Initianten der Verkehrshalbierungs-Initiative wollen das Autofahren verbieten. Ziel ist die Halbierung des privaten motorisierten Strassenverkehrs in einem Zeitraum von 3 bis 10 Jahren nach Annahme der Initiative.

Mit welchen Mitteln die angestrebte Halbierung erreicht werden soll, bleibt weitestgehend offen. Der Erlass entsprechender Massnahmen wird vollständig an den Gesetzgeber und an den Bundesrat delegiert. Ausserdem erhalten die Gemeinden die Kompetenz, auf allen Strassen ihres Gebietes - ausgenommen auf den Nationalstrassen - Verkehrsbeschränkungen anzuordnen.

² BBl 1996 II 882

³ Nach eigenen Angaben wird die Verkehrshalbierungs-Initiative unterstützt von der Grünen Partei der Schweiz, vom Verkehrsclub der Schweiz VCS, von verschiedenen SP-Kantonalsektionen, dem Verein Alpeninitiative, Greenpeace, den Ärztinnen und Ärzten für soziale Verantwortung, der Schweizerischen Stiftung für Sonnenenergie sowie verschiedenen kirchlichen und kulturellen Kreisen. („umverkehR“-Dokumentation, März 1996; Homepage „umverkehR.ch“ 27.11.99)

Die Initianten haben ihre Vorstellungen vage geäussert, wie sie sich die Umsetzung der Verkehrshalbierungs-Initiative vorstellen:

- autoarme oder autofreie Städte, Dörfer und Erholungsräume;
- Umverteilen der Verkehrsflächen zugunsten des Fussvolkes, der Velos und des öffentlichen Verkehrs;
- Kostenwahrheit im Verkehr, Einbezug der sozialen Kosten;
- marktwirtschaftliche und sozialverträgliche Lenkungsabgaben (z.B. Ökobonus);
- Ausbau des öffentlichen Verkehrs für Personen und Güter;
- Reduktion der Parkplätze;
- Autofreie Sonntage.

Nach Ansicht der Initianten ist der Weg zur Verkehrshalbierung äusserst lustvoll:

„Wir ändern unser Verkehrsverhalten. Und weil wir dabei nicht isoliert als Einzelne handeln, sondern hunderttausende mitmachen, bringt es etwas und macht sogar Spass: Nicht immer, aber immer öfter aufs Autofahren verzichten, das Velo wieder entdecken, sich an einer Autogemeinschaft oder eine Autoteilet-Organisation beteiligen; gelegentliche Autofahrten sind vergnüglicher auf Strassen, die nicht verstopft sind.“⁴

Die Wirtschaft soll neue Transportabläufe mit ökologischen Verkehrsmitteln entwickeln und ganz allgemein ihr Transportaufkommen vermindern. Beabsichtigt wird - wie die Initianten selber schreiben - „die Fähigkeit zum Verzicht“ zu rehabilitieren. Dies sei unabdingbare Voraussetzung für den Genuss.

Dieses Programm ist ebenso naiv wie zerstörerisch. Die angestrebte Gesellschaft kann nur auf dirigistische Art etabliert werden und zwar zum Nachteil dessen, was man persönliche Freiheit nennt. Der Totalitarismus kann sich auch in sehr verbrämter Art bemerkbar machen...

Ähnliche Forderungen

Der Kampf gegen das Auto ist nicht neu. Die Initiative reiht sich in eine lange Reihe von eidgenössischen, kantonalen und kommunalen Vorstössen ein, die alle klar gescheitert sind.

Bereits 1919 wurde das Verbot des Automobilverkehrs an Sonntagen diskutiert. Eine erste Initiative zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene wurde vor dem Zweiten Weltkrieg lanciert und in der Form eines abgeschwächten Gegenvorschlags in der Volksabstimmung im Jahr 1946 verworfen. Nicht besser erging

⁴ "umverkehR": weiterführende Dokumentation vom März 1996, Wie soll die Halbierung des Verkehrs verwirklicht werden?

es den folgenden Initiativbegehren, die gegen den Motorfahrzeugverkehr gerichtet waren und alle in der Volksabstimmung abgelehnt worden sind:

- Initiative „gegen die Luftverschmutzung durch Motorfahrzeuge“ (Albatrosinitiative; abgelehnt am 25. September 1977)
- Initiative „für die vermehrte Mitbestimmung der Bundesversammlung und des Schweizervolkes im Nationalstrassenbau“ (abgelehnt am 26. Februar 1978)
- Initiative „für eine gerechte Besteuerung des Schwerverkehrs“ (Schwerverkehrsabgabe; abgelehnt am 7. Dezember 1986)
- Initiative „zur Förderung des öffentlichen Verkehrs“ (abgelehnt am 3. März 1991)
- Initiative „Stopp dem Beton - für eine Begrenzung des Strassenbaus!“ (abgelehnt am 1. April 1990)
- Kleeblattinitiativen „für eine autobahnfreie Aarelandschaft zwischen Biel und Solothurn/Zuchwil“, „für eine autobahnfreie Landschaft zwischen Murten und Yverdon“, „für ein autobahnfreies Knonauer Amt“ (alle abgelehnt am 1. April 1990)

Wie die Aufstellung zeigt, wurden diese Volksbegehren mit Ausnahme der Alpen-Initiative (angenommen am 20. Februar 1994) an der Urne klar abgelehnt. Hinzu kommen verschiedene kantonale Volksinitiativen für Verbote des Motorfahrzeugverkehrs in St. Gallen, Schaffhausen, Basel und Zürich, die alle vom Stimmvolk abgeschmettert worden sind. Vor diesem Hintergrund passt die Lancierung einer Initiative, welche in ihrem Forderungsgehalt ihre Vorgängerinnen bei weitem übertrifft, nicht ins politische Umfeld.

„umverkehr“ bedeutet somit nicht etwas grundsätzlich Neues. Die Autofeindschaft war seit jeher der Motor, der die grüne Bewegung am Leben erhält. Die Verkehrshalbierungs-Initiative ist jedoch der bisher direkteste und härteste Angriff der Oeko-Aktivistinnen auf den Individualverkehr. Sie ist vielleicht die letzte (und gefährlichste) Episode eines Kampfes, der sich sowohl gegen das Auto wie gegen alle technischen Errungenschaften unserer Epoche richtet (Maschinen, Computer).

Immerhin sind zwei weitere Verkehrsanliegen in der Pipeline, die in die gleiche Richtung wie die Verkehrshalbierungs-Initiative zielen:

- Volksinitiative „für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit - ein Versuch für 4 Jahre“⁵; eingereicht am 1. Mai 1998.
- Volksinitiative „für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 innerorts mit Ausnahmen (Strassen für alle)“⁶; eingereicht am 16. März 1999

⁵ BBI 1998 S. 3250

⁶ BBI 1999 S. 3009

Flankierend müssen hier auch die unzähligen Vorstösse und Forderungen in Sachen Energiebesteuerung, CO₂-Abgabe, ökologische Steuerreform usw. angeführt werden.

2.3) Nein des Bundesrates und des Parlaments

Haltung des Bundesrates

Der Bundesrat erklärte die Initiative trotz grosser Bedenken, ob das Projekt in der Praxis überhaupt durchführbar ist, als gültig. Er sprach sich am 29. Oktober 1997 gegen die Verkehrshalbierungs-Initiative aus und beantragte dem Parlament, das Volksbegehren ohne Gegenvorschlag abzulehnen.⁷

Eine Annahme hätte seiner Ansicht nach nicht zu verantwortende negative Auswirkungen:

- Der Bundesrat befürchtet, das Volksbegehren könnte schädliche Folgen für das Wirtschaftswachstum und damit die Beschäftigung haben.
- Das geltende Verkehrsfinanzierungssystem - und damit auch die Finanzierung der grossen Vorhaben im Bereich des öffentlichen Verkehrs - würden grundsätzlich in Frage gestellt.
- Beim öffentlichen Verkehr wären bedeutende Kapazitätsengpässe zu erwarten, die nur mit unverhältnismässigem Aufwand eliminiert werden könnten.
- Nicht zuletzt würden auch die Beziehungen der Schweiz zum Ausland einer erneuten Belastungsprobe ausgesetzt. Die bilateralen Verträge würden gefährdet, 30 bestehende internationale Verträge müssten gekündigt und komplizierte Sonderregelungen getroffen werden.

Die Initiative bietet nach Ansicht des Bundesrates aufgrund ihrer Nachteile keine brauchbare Alternative zur aktuellen Verkehrspolitik. Diese sei darauf ausgerichtet, die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs mit gezielten Massnahmen zu bekämpfen, ohne gleichzeitig die positiven Effekte der Motorsierung zu gefährden oder gar in Frage zu stellen.

Die bisherigen Auswirkungen dieser Politik, insbesondere in den Bereichen Luftreinhaltung und Verkehrssicherheit, bestätigen den Bundesrat in der Richtigkeit des eingeschlagenen Weges. Weitere Schritte seien möglich und auch vorgesehen. Zu erwähnen sind in diesem Zusammenhang namentlich die Massnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, die Absenkung des Treibstoffverbrauchs bei den Personenzügen, weitere Vorschriften zur Luftreinhaltung und das Lärmschutzprogramm mit gezielten Eingriffen in übermässig belasteten

⁷ BBI 1998 S. 269

Gebieten.⁸ Die Verkehrshalbierungs-Initiative stellt die jüngsten Volksentscheide in der Verkehrspolitik (Finanzierung Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs FinÖV, Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA) in Frage.

Die vom Bundesrat insgesamt als „problematisch und unverhältnismässig“ eingestufte Initiative zur Verkehrshalbierung hätte alles in allem „fatale Auswirkungen“, befürchtet die Landesregierung: *„Deren Umsetzung und die damit verbundenen Auswirkungen würden die Schweiz vor grösste Probleme politischer, wirtschaftlicher und sozialer Natur stellen. (...) Die Initiative dürfte sich als diskriminierend und damit dem sozialen Frieden abträglich erweisen. So wirken sich die negativen Auswirkungen auf das Wirtschaftswachstum vor allem auf die sozial Schwächeren aus.“*⁹

Ablehnung in den eidgenössischen Räten

Der Nationalrat lehnte die Verkehrshalbierungs-Initiative als Erstrat am 2. März 1999 mit 105 zu 39 Stimmen ab. Ja-Stimmen lieferten die Grünen, Teile der SP- und der LdU-EVP-Fraktion. Im linksgrünen Lager gab es keine Nein-Stimmen, bloss mehrere Stimmenthaltungen.

Schwerpunkt der Mehrheitsargumentation war die Ansicht, bei einer Annahme der Initiative könnte der öffentliche Verkehr den Mehrverkehr gar nicht bewältigen, die Wirtschaft würde Schaden erleiden und Rand- und Berggebiete würden benachteiligt. Vor allem die sozial Schwächeren würden unter der finanziellen Mehrbelastung leiden, die die Initiative nach sich ziehen würde.

Der Ständerat lehnte die Volksinitiative am 16. Juni 1999 mit 33 zu 0 Stimmen ab. Die Argumente waren weitgehend übereinstimmend mit jenen im Nationalrat.

⁸ EVED-Info 29.10.97

⁹ BBI 1998 S. 294

3 FOLGEN DER VERKEHRSHALBIERUNGS-INITIATIVE

Der Weg zu einer allfälligen Umsetzung der Verkehrshalbierungs-Initiative wird im Initiativ-Text ausdrücklich offen gelassen. Möglich ist jede Massnahme, die in irgendeiner Weise geeignet ist oder dazu beiträgt, das Ziel, die Halbierung des Strassenverkehrs, zu erreichen. Sie überlässt es dem Parlament, und allenfalls allein dem Bundesrat, diese Massnahmen zu bestimmen.

Je nach gewähltem Massnahmenpaket sind dabei stark unterschiedliche Auswirkungen zu erwarten. Diese Auswirkungen werden (und müssen es, wenn sie zum Ziel der Initiative beitragen sollen) drastisch sein und tief in das Leben jedes Einzelnen in diesem Land eingreifen.

Umsetzungsszenario von Infrac

Der Bundesrat hat eine Studie in Auftrag gegeben mit dem Ziel, ein Umsetzungsszenario zu skizzieren und die dabei zu erwartenden Auswirkungen auf Verkehr, Umwelt und Wirtschaft aufzuzeigen. Die Studie wurde von Infrac erstellt¹⁰, dem vom Zürcher ex-SP-Nationalrat Elmar Ledergerber gegründeten Büro.

Die wichtigsten Inhalte des Massnahmenpaketes Infrac lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Das Autofahren müsste massiv verteuert werden. Vorgeschlagen wird ein Ökobonus im Bereich Personenverkehr, zum Beispiel indem der Benzinpreis um bis zu 2 Franken pro Liter erhöht wird.
- An neuralgischen Punkten, vor allem in den Agglomerationen, müssten Strassenzölle erhoben werden (Road Pricing).
- Autoteilet und Mitfahrgemeinschaften würden Gesetz: Mit Car Pooling soll einerseits der Auslastungsgrad erhöht und mit Car Sharing andererseits der Anreiz zu Besitz beziehungsweise Nutzung von Motorfahrzeugen verringert werden.
- Der öffentliche Verkehr müsste massiv ausgebaut und durch tiefere Tarife attraktiver gemacht werden.
- Höhere Parkplatzgebühren und die Reduktion öffentlicher Parkplätze würden notwendig. Auch die Privatparkplätze würden besteuert.
- In Städten und grösseren Ortschaften müssten grossflächige Zonen mit Fahrverboten für Autos errichtet werden.
- In Tourismusorten sollen Parkplatz- und Zufahrtsbeschränkungen erlassen werden.

¹⁰ GVF-Auftrag Nr. 301: Reduktionspotentiale beim motorisierten Strassenverkehr - Grundlagenbericht zur Verkehrshalbierungs-Initiative; Bern, Juni 1997

- Autofreie Sonntage und weitere Fahrverbote müssten angeordnet werden.
- Weil all diese Massnahmen nicht ausreichen, werden weiter die Altersbegrenzung für Fahrzeughalter/lenker und eine eigentliche Kilometerkontingentierung vorgeschlagen.

Zusätzlich zu diesem Umsetzungsszenario beschäftigt sich die Bundesverwaltung mit einschneidenden Massnahmenprojekten zum „nachhaltigen“ Schutz der Umwelt vor den Emissionen des Strassenverkehrs, die durch die Verkehrshalbierungs-Initiative neuen Auftrieb erhalten werden. So hat das Buwal die Vorstellung, dass künftig jeder Schweizer und jede Schweizerin pro Jahr nur noch 2200 Kilometer mit dem Auto oder rund 1200 Kilometer per Flugzeug zurücklegen dürfen, ohne das persönliche CO₂-Konto zu überziehen.¹¹ Nur wer über längere Zeit Emissionen vermeidet, könnte sich gelegentlich noch eine grössere Reise leisten.

Ausserdem steht gegenwärtig eine neue Verfassungsnorm zur sog. „Kostenwahrheit“ im Verkehr zur Diskussion¹². Danach sollen die Gemeinden und Kantone die Kompetenz erhalten, auf stark belasteten Strassenstücken oder in einem Teil des Gemeindegebietes Lenkungs- und Kausalabgaben gegen den Motorfahrzeugverkehr zu erheben. Damit soll ein schärferes Abgabensystem zur Entlastung der öffentlichen Haushalte von den ungedeckten Kosten des kollektiven Verkehrs auf Schiene und Strasse ermöglicht werden. Der motorisierte Individualverkehr soll die fehlenden Geldmittel zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs mit höheren Abgaben beibringen.¹³

3.1) Noch mehr Verbote und Beschränkungen für den Motorfahrzeugverkehr

Das Ziel der Verkehrshalbierungs-Initiative, die Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs innert zehn Jahren, setzt schwergewichtig bei polizeirechtlichen Verboten und Beschränkungen des Motorfahrzeugverkehrs an. Mit einer unterschiedlichen Mischung von Einzelmassnahmen müsste die Benützung des Autos in Städten und Ortschaften reduziert beziehungsweise generell verboten werden.

Restriktives Parkplatzregime in Städten und Dörfern: Vorgeschlagen wird die Erhebung einer massiven Parkplatzabgabe auf öffentlichen und auch auf privaten

¹¹ Klima in Gefahr - Fakten und Perspektiven zum Treibhauseffekt; BUWAL September 1997 (S. 40)

¹² Bericht der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates vom 28. Juni 1999

¹³ In den am 22. September 1999 vom NFP 41 „Verkehr und Umwelt“ publizierten Berichten sind die entsprechenden Vorschläge für neue Abgaben auf dem Strassenverkehr enthalten. Konkret werden die folgenden Massnahmen zur Umsetzung der „Kostenwahrheit“ vorgeschlagen (vgl. Maibach/Ott/Schreyer, in: „Faire und effiziente Preise im Verkehr“, 1999, S. 9f, 78): CO₂-Abgabe von 50 Rappen pro Liter Treibstoff, Parkplatzabgaben in urbanen Räumen, Abgabe von 300 Franken pro Versicherten für Versicherungsgesellschaften, Kilometerabgabe von bis zu 10 Rappen für Personewagen, Abschaffung der Treibstoffzoll-Zweckbindung, LSVA für Lieferwagen und Busse, Road-Pricing usw.

Parkplätzen. Gleichzeitig soll die Zahl der öffentlichen Parkplätze reduziert werden. Die Parkplatzabgabe würde auch auf jenen Privatparkplätzen erhoben, die aufgrund der kantonalen Vorschriften erstellt werden mussten. Die Massnahme richtet sich gegen den Pendler- und Einkaufsverkehr.

Schaffung autofreier Zonen in Städten und Tourismusorten: Vorgeschlagen wird die Sperrung der Innenstädte für den Motorfahrzeugverkehr zugunsten des Bus-/Tram- und Veloverkehrs und die Initialisierung von autofreien Zonen im Zusammenhang mit der Umnutzung von Industriegebieten. Die Massnahme richtet sich gegen die städtischen Pendler sowie gegen die Einkaufs- und Freizeitfahrten.

Ausserdem soll die Zahl der autoarmen Tourismusorte stark erhöht und für nicht autofreie Tourismusorte die Parkplatz- und Zufahrtsbeschränkung angeordnet werden. Die Massnahmen richten sich gegen den Kurzeittourismus (Tagestouristen).

Autofreie Sonntage: Vorgeschlagen wird die Einführung von von vier, sechs oder zwölf autofreien Sonntagen. Zur Diskussion stehen ebenfalls Wochenendfahrverbote, mehrtägige Fahrverbote in Ferienzeiten oder an Feiertagen (z.B. Ostern, Pfingsten, Weihnachten). Diese Tage mit Fahrverbot für Motorfahrzeuge in der ganzen Schweiz würden zwar nur wenig an das Halbierungsziel der Initiative beitragen; sie sollen aber dazu dienen, um neue Mobilitätsformen zu propagieren und die autoarme Mobilität speziell bewusst zu machen.

Totales Fahrverbot für alte Menschen: Weiter wird die Idee lanciert, ein totales Fahrverbot für über 65jährige zu erlassen und das Mindestalter der Fahrzeughalter von 18 Jahren auf 20 Jahre anzuheben. Vom Fahrverbot für alte Menschen wären rund 500'000 Fahrzeughalter und Personen über 65 Jahre mit Führerausweis betroffen.

Mindestauslastungsvorschriften für Personenwagen: Vorgeschlagen wird der Erlass von Mindestvorschriften für die Auslastung bei Personenwagen, abgestuft nach Fahrzeugtyp und -Kategorie. Intensive Stichprobenkontrollen und Bussen bei Nichteinhaltung sollen sicherstellen, dass nur noch Autos mit zwei oder mehr Insassen im Verkehr sind.

Kontingentierung der Privatfahrten: Für jeden Personenwagen wird die maximale Fahrleistung pro Jahr vorgegeben. Für ausländische Fahrzeuge gelten Spezialkontingente.

Fahrverbote für ganze Regionen und Täler: In Ausdehnung der autofreien Zonen in Städten und Ortschaften werden grossflächige Fahrverbote für Städte und

Gemeinden sowie autofreie Täler und Regionen im Tourismusbereich vorgeschlagen. Einzig für AnwohnerInnen und für die Anlieferung von Gütern sollen restriktive Ausnahmen möglich sein. Welche Region und welche Bevölkerungsgruppe usw. welchen Verzichtsbeitrag zu leisten hätte, müsste politisch ausgehandelt werden; die entsprechenden problematischen Auseinandersetzungen sind vorprogrammiert.

3.2) Erhöhung des Benzinpreises und der Verkehrssteuern

Zentraler Ansatzpunkt für die Verminderung des Motorfahrzeugverkehrs ist für die Initianten die Verteuerung des Motorfahrzeugverkehrs. Die Veränderung des Preisgefüges zugunsten des öffentlichen und zulasten des privaten motorisierten Verkehrs sollen markante Anreize für einen sparsamen Umgang im Motorfahrzeugverkehr bewirken. Die Initianten schlagen dazu folgende Massnahmen vor:

Ökobonus für Personenwagen und Motorräder: Fahrten mit dem Personenwagen oder Motorrad sollen massiv verteuert werden. Entweder soll auf dem Treibstoff eine Zusatzsteuer von bis zu 2 Franken geschlagen werden, oder es soll wie bei den Lastwagen eine kilometerabhängige Abgabe von 13 Rp/km eingeführt werden. Bei der Verteuerung des Benzinpreises würde der Nachteil des Grenz-tanktourismus mit den Einnahmefällen bei den Treibstoffzöllen in Kauf genommen. Für die kilometerabhängige Abgabe müssten die Personenwagen mit teuren Erfassungsgeräten ausgerüstet werden. Ausländische Fahrzeuge würden an der Grenze erfasst; entweder mit einem entsprechenden technischen Gerät oder notfalls pauschal.

Abgabe auf Neuwagen: Die Ökobonus-Abgabe wird noch verstärkt durch eine Erhöhung der Fahrzeugpreise, abgestuft nach dem spezifischen Treibstoffverbrauch, von durchschnittlich zehn Prozent, um den Kauf von energiesparsamen Fahrzeugen zu fördern.

Road Pricing: Fahrten auf den Autobahnen sollen gebührenpflichtig werden und neu 0,5 Rappen pro Fahrzeugkilometer kosten; mit den Einnahmen werden Unterhalt, Lärmschutz und biologische Ausgleichsmassnahmen finanziert. Zusätzlich soll an neuralgischen Punkten mit hohem Verkehrsaufkommen (z.B. Autobahnkreuze, Baregg-Tunnel, Gotthard-Tunnel, städtische Einfallachsen) das Verkehrsvolumen mit Strassenzöllen gesteuert werden. Je höher das Verkehrsaufkommen, desto höher die Abgabe.

Alpentransitabgabe für Personenwagen: Auf ökologisch sensiblen Strassenstrecken, wie beispielsweise auf den Alpentransitkorridoren, soll eine Abgabe für Personenwagen eingeführt werden. Damit würde ein zusätzlicher Beitrag zur Umsetzung des Alpenschutzartikels geleistet.

Verdoppelung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe: Die Schwerverkehrsabgabe im Güterverkehr soll auf 5 Rappen pro Kilometer und Tonne Gesamtgewicht erhöht werden; die Abgabe wird auf Lieferwagen ausgedehnt.

Alle diese Massnahmen fiskalischer Art mit dem Ziel, den Strassenverkehr weiter zu verteuern, um das Verkehrsvolumen dadurch zu reduzieren, wurden von den Initianten ausdrücklich als geeignete Mittel zur Erreichung der Ziele der Verkehrshalbierungs-Initiative bezeichnet.¹⁴

3.3) Gefährdete Finanzierung der Infrastrukturen des Verkehrs

Ganz massiv wären die Auswirkungen einer Halbierung auch auf die Finanzierung des Verkehrssystems:

Die Einnahmen für Bund und Kantone aus Treibstoffzöllen und Motorfahrzeugsteuern würden um je etwa die Hälfte reduziert. Damit könnten die Kosten für den Endausbau des Nationalstrassennetzes, für den Bau von Ortsumfahrungen und für den Unterhalt des Strassennetzes nicht mehr finanziert werden. „Selbst unter der Annahme, dass bei Umsetzung der Initiative kaum noch zusätzliche Strassen notwendig wären“, stellt sich für den Bundesrat wegen der stark ansteigenden Unterhaltskosten im Strassenwesen „die Frage, ob die verbleibenden Mittel zu deren Finanzierung ausreichen würden“.¹⁵

Die Verkehrshalbierungs-Initiative gefährdet aber auch die Finanzierung der Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs,¹⁶ namentlich der Neuen Eisenbahnalpentransversale NEAT, der „Bahn 2000“, der Lärmschutzmassnahmen im Schienenverkehr und des Anschlusses des Schienennetzes an die Hochleistungsstrecken des benachbarten Auslandes. Diese grossen und teuren Bauvorhaben werden zur Hauptsache vom privaten Strassenverkehr finanziert. Sie sind bereits nach heutigem Konzept nur schwierig zu finanzieren und würden zusätzlich gefährdet oder zumindest stark verzögert, wenn die finanziellen Mittel im geplanten Mass nicht aufgebracht werden könnten.

¹⁴ „Umverkehr“-Dokumentation, „umverkehr“: Wir müssen, können und wollen, S. 1

¹⁵ BBl 1998 S. 289

¹⁶ BBl 1998 S. 270

3.4) Benachteiligung der sozial Schwächeren

Die Verkehrshalbierungs-Initiative ist diskriminierend und gefährdet damit den sozialen Frieden. Benachteiligt sind vor allem die sozial Schwächeren, weil diese die negativen Auswirkungen auf das Wirtschaftswachstum (Arbeitslosigkeit usw.) zuerst und am meisten zu spüren hätten.¹⁷

Die Verkehrshalbierungs-Initiative bestraft vorallem Menschen mit niedrigem Einkommen. Sie würden von höheren Benzinpreisen stärker in ihrer Mobilität eingeschränkt als die besser Situierten. Autofahren nur noch für Reiche und Gutverdienende? - lautet nach der Annahme der Initiative die Frage. Denn Millionäre können auch drei Franken pro Liter Benzin problemlos bezahlen.

Die Folgen dieser Selektion nach dem Geldbeutel wären existentielle Verteilungskämpfe um den halbierten Verkehrskuchen. Unsere Gesellschaft würde in Streit und Chaos stürzen, Korruption und Schattenwirtschaft würden zur täglichen Praktik. Wer die alte DDR und ihren Zwangsapparat noch erlebt hat, kann sich diese Verhältnisse lebhaft vorstellen.

Fahrverbote richten sich gegen Hochhausbewohner. Denn das Ausflugsbedürfnis der Bevölkerung ist stark von der effektiven Wohnsituation abhängig. Der „Zwang zum Wegfahren“ ist für Bewohner von Wohnblöcken viel stärker als für solche von Vorstadt-Einfamilienhäusern. Hochhausbewohner machen ungefähr dreissig Prozent mehr Ausflüge als Bewohner von Einfamilienhäusern.

Die Verkehrshalbierungs-Initiative schlägt ein Loch von mehreren Milliarden Franken in die Kassen der öffentlichen Hand, denn der halbierte motorisierte Strassenverkehr wird weit weniger Einnahmen bringen als dies heute der Fall ist. Somit stellt die Verkehrshalbierungs-Initiative die Sanierungsbemühungen der Finanzhaushalte von Bund, Kantonen und Gemeinden in Frage.

Zu den Steuerausfällen bei den Mineralöl- und Motorfahrzeugsteuern kommen Millionen von Einnahmeneinbussen bei der Mehrwertsteuer und bei den direkten Steuern der Strassentransportunternehmen und ihrer Beschäftigten für Bund, Kantone und Gemeinden. Weitere Steuererhöhungen (mit Ausnahme der Mehrwertsteuer für die AHV) und/oder ein weiterer Anstieg der Verschuldung der öffentlichen Hand kommen zur Zeit politisch nicht mehr in Frage. Somit müssten die Finanzen der Gemeinwesen mit zusätzlichen Sparmassnahmen saniert werden.

Dies würde automatisch einen einschneidenden Abbau der Sozial- und Bildungsausgaben (mit Abstand die wichtigsten Bereiche) zur Folge haben, und damit Mitbürger mit geringeren Einkommen und die Jugend in der Ausbildung benachteiligen. Diese zwei verwundbaren Segmente unserer Gesellschaft müssten sich mit einem weit kleineren Kuchen als heute zufriedengeben und diesen erst noch zu-

¹⁷ vgl. Ziff. 4.2 hienach

sätzlich mit jenen teilen, die durch die Verkehrshalbierungs-Initiative arbeitslos werden.

3.5) Auch die Grünen sind gegen die Verkehrshalbierungs-Initiative

Ein genauer Blick auf die Initianten der Verkehrshalbierungs-Initiative und ihrer Anhänger zeigt mit aller Deutlichkeit auf, dass die Grüne Bewegung gegenüber dieser unrealistischen Initiative gespalten ist. „umverkehR“ hat einen Teil der Umweltschützer abgeschreckt, so Kreise um den Verkehrsclub der Schweiz (VCS) und die Grünen in der Romandie, die ihr „Fundamentalismus“ vorwerfen.

Die VCS-Zeitung hat bereits im Frühjahr 1995 zur Verkehrshalbierungs-Initiative Stellung genommen und das Volksbegehren scharf kritisiert:¹⁸

„(...) Die Initiative ist praktisch undurchführbar. Die Verbote müssten von einer Unzahl von Ausnahmen begleitet werden. Die Kontrollen würden die Polizeidienste überfordern.

Und man kann sich eine strikte Umsetzung mit repressiven Methoden kaum vorstellen.

(...) Nach Ansicht der „umverkehR“-Initianten muss der motorisierte Strassenverkehr stark gebremst werden, ganz gleich was es kostet. (...) Verbotszonen für den motorisierten Verkehr, autofreie Tage, massive Reduktionen des nationalen und internationalen Transitverkehrs, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Erhöhung der Fiskalabgaben und andere gesetzliche Beschränkungen stehen im Vordergrund. (...)

Für den Verkehrsclub der Schweiz (VCS) ist dies nicht realistisch. Zum einen, weil das Volk einem solchen Vorhaben nicht zustimmen wird (...), zum anderen weil die Initiative praktisch undurchführbar ist. Die Verbote müssten von einer Unzahl von Ausnahmen begleitet werden.

Die Kontrollen würden die Polizeidienste überfordern. (...) Und zudem: Die Initianten haben auch nicht die kleinste Vorstellung von den wirtschaftlichen Folgen ihrer politischen Zangengeburt (...)¹⁹

¹⁸ JEANNERAT, Jean-Philippe, "Initiative sur la réduction du trafic routier motorisé: Il eût fallu mieux réfléchir", VCS-Zeitung Nr. 1-2, Januar-Februar 1995, Bern, VCS, S. 18-19. - Gemäss aktuellem Stand spricht sich der Leiter Verkehrspolitik des VCS, Kaspar Schiesser, für die Verkehrshalbierungs-Initiative aus (vgl. Zeitschrift „umverkehRen“ No. 34, Okt. 1999, S. 3)

¹⁹ JEANNERAT, Jean-Philippe, "Initiative sur la réduction du trafic routier motorisé: Il eût fallu mieux réfléchir", VCS Zeitung Nr. 1-2, Januar-Februar 1995, Bern, VCS, S. 18-19.

Somit distanziert sich ein Teil der ökologischen Kreise klar von den absurden Forderungen jener Umweltschützer, welche die Absolutheit des Umweltschutzes auf ihr Banner geschrieben haben und mit absurden Forderungen wie der Verkehrshalberungs-Initiative die Glaubwürdigkeit der grünen Bewegung aufs Spiel setzen.

3.6) Würdigung

Mobilität beschreibt nicht nur die Fähigkeit des Menschen, räumliche Entfernungen zu überwinden und bestimmte Wegstrecken zurückzulegen, sondern auch - im übertragenen Sinne - den eigenen Lebensraum zu nutzen und zu erleben, räumliche sowie geistig-soziale Grenzen zu überwinden und neue Lebensräume zu erschliessen. Sie dient damit - kurz gesagt - auch der Entfaltung des Menschen.

Ursachen, Art und Umfang der Mobilität werden unter anderem bestimmt durch:

- die Grundbedürfnisse der Menschen (z.B. Arbeiten, Lernen, Wohnen, Versorgen und Erholen) sowie ihre persönliche Lebensweise mit allen Verpflichtungen und Zwängen, denen sie aufgrund ihrer persönlichen, familiären, sozialen und beruflichen Stellung und ihres Lebensalters unterliegen;
- die Bewertung der Verkehrsteilnehmer selbst. Dabei ist grundsätzlich zwischen Zweckmobilität (kürzestmögliche Überwindung einer Distanz, z.B. im Alltagsverkehr) und Erlebnismobilität (die Landschaft und der Weg stehen im Vordergrund, z. B. Freizeitverkehr, Ferien) zu unterscheiden;
- die räumliche Verteilung von Ausgangspunkten und Zielen.

Vor allem diese Bestimmungsgründe haben zum starken Wachstum der Mobilität in den vergangenen Jahrzehnten beigetragen. Mit der raschen Entwicklung der Mobilität in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurden auch die negativen Auswirkungen immer stärker sichtbar. Die heutige Gesellschaft ist immer weniger bereit, Verkehrsunfälle, Luftbelastung, Lärm und zunehmende Verkehrsdichte hinzunehmen. Grosse Teile der Bevölkerung betrachten die Mobilität und das Mobilitätsverhalten als Ursache und/oder als Folge von Fehlentwicklungen.

Unter dem Stichwort einer "optimierten" Mobilität haben Forderungen nach Beeinflussung, Verteuerung und damit Begrenzung der Mobilität auch in der schweizerischen Verkehrspolitik Eingang gefunden.

Zwei Ansätze sind dabei zu unterscheiden:

1. Massnahmen zur Veränderung des Modal-Splits, d.h. zum Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr zum kollektiven Verkehr
2. Massnahmen zur Reduktion der Mobilität ganz allgemein.

Beide Ansätze versuchen, gesellschaftliche Zielsetzungen mit Hilfe staatlicher Reglementierungen zu erreichen.

Im Gegensatz zu den Initianten setzen wir auf eine freiheitliche Gestaltung der Mobilität. Aber mit persönlicher Selbstverantwortung. Darin bringen wir auch zum Ausdruck, dass die Belastungen von Menschen, Lebensraum und Natur durch den Verkehr zur Zurückhaltung mahnen. Demgegenüber rufen die Initianten nach Beschränkungen der Mobilität, auf Förderung des öffentlichen Verkehrs und auf Massnahmen der verkehrsbündelnden und beschränkenden Verkehrslenkung. Durchgesetzt werden soll diese Verkehrslenkung über Verbote und Gebote auf der einen und ökonomisch-ökologische Abgaben auf der anderen Seite.

Eine Ideal-Lösung gibt es nicht. Der Zielkonflikt zwischen möglichst freiheitlich gestalteter Mobilität und der Erhaltung des Lebensraumes und damit des notwendigen Schutzes von Leben-Raum-Umwelt vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs muss immer wieder am konkreten Einzelfall neu ausgetragen werden.

Die Initianten erklären, nicht zu sämtlichen vorgeschlagenen Mitteln und Massnahmen greifen zu wollen. Es gilt aber klar festzuhalten, dass der Initiativtext diese Eingriffe nicht ausschliesst und dass die aufgeführten Verbote und Beschränkungen spätestens in jenem Zeitpunkt zur Diskussion stehen, wenn das Ziel der Initiative mit „weicheren“ Massnahmen nicht innert der vorgegebenen Frist von zehn Jahren erreicht werden kann.

Die Verkehrshalbierungs-Initiative ist mobilitätsfeindlich, dirigistisch und bevormundend. Sie führt zu einer massiven Beschränkung der Bewegungsfreiheit und damit zum Verlust an Lebensqualität für die Bevölkerung. Mehr als die Hälfte der Automobilisten verwenden das Auto regelmässig für Besuche von Verwandten und Bekannten und pflegen so zwischenmenschliche Beziehungen. Diese Mobilität ist ausserordentlich nützlich und vor allem menschlich und kulturell von Bedeutung. Unser Land zieht aus der Bewegungsfreiheit seiner Bürger viel mehr Vorteile als Nachteile.

Die Initiative stürzt die Schweiz in ein Verkehrschaos, weil sie jeder Gemeinde das Recht gibt, beliebige Massnahmen zur Begrenzung des Motorfahrzeugverkehrs zu ergreifen, soweit sie den Zielen der Initiative dienen. Dadurch wird das Verkehrssystem Schweiz lahmgelegt.

Die Initiative enthält ein ausgeprägtes politisches und soziales Konfliktpotential bezüglich der Auseinandersetzung darüber, welche Region und welche Bevölkerungsgruppe welchen Verzichtsbeitrag zu leisten hätte.

Letztlich stellt uns die Verkehrshalbierungs-Initiative aber vor die fundamentale Alternative:

- Wollen wir weiterhin die Möglichkeit haben, frei über die Benützung der Verkehrsmittel entscheiden zu können und uns nach eigenem Willen und zu einem für alle angemessenen Preis auch im eigenen Auto bewegen zu können? (Freie Wahl der Verkehrsmittel mit der Option der individuellen Mobilität)
- Oder wollen wir eine staatliche Zuteilung der uns zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel (durch Steuern oder Kontingentierungen des motorisierten Individualverkehrs) und damit verbunden die Einschränkung unserer individuellen Mobilität beziehungsweise der Möglichkeiten der persönlichen Entfaltung im kulturellen, sozialen und beruflichen Bereich? (Option: kollektivierte Mobilität unter Zwang)

4 AUSFÜHRLICHES ARGUMENTARIUM

4.1) Die Verkehrshalbierungs-Initiative ist unrealistisch

Die Verkehrshalbierungs-Initiative verfolgt unrealistische Ziele. Der Bundesrat hält es zwar für möglich, dass der Motorfahrzeugverkehr in der Schweiz halbiert werden könnte.²⁰ Der Streit darüber, ob die Schweiz die damit verbundenen Schwierigkeiten und Konsequenzen in Kauf nehmen will, müsse auf dem Feld der politischen Auseinandersetzung ausgetragen werden. Diese Schwierigkeiten sieht der Bundesrat insbesondere in:

- den Zuständigkeitsproblemen bezüglich Vollzug,
- der Diskriminierungsproblematik,
- den beschränkten Kapazitäten im öffentlichen Verkehr für eine allfällige Umlagerung des Strassenverkehrs,
- den zu erwartenden weitreichenden und einschneidenden wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen der Initiative. (vgl. Ziff. 4.2 / 3.4)

Vollzug

Die allfällige Annahme eines Initiativtextes, welcher die Folgen für das Individuum offen lässt, bedeutet erfahrungsgemäss noch keineswegs Zustimmung zur Ausführungsbestimmung mit entsprechenden konkreten Massnahmen.

Falls innerhalb von drei Jahren nach Annahme der Verkehrshalbierungs-Initiative ein Gesetz zur Umsetzung des Verfassungsartikels nicht zustande kommt, müsste der Bundesrat die notwendigen Bestimmungen auf dem Verordnungsweg erlassen (Art. 23 UeB BV). Mit dieser Bestimmung wird das Recht des Volkes und der Stände verletzt, indem sie im Verkehr das Notrecht einführt: eine Situation, die es seit dem Weltkrieg nicht mehr gab!

Im Fall des Scheiterns der Ausführungsgesetzgebung stünden dem Bundesrat die gleichen Mittel zur Verfügung wie dem ordentlichen Gesetzgeber. Er könnte auch Mittel ergreifen, die einer Grundlage in einem Gesetz bedürften, soweit diese Mittel zur Erreichung des Ziels notwendig wären. Als Stichworte aufzuführen sind: Lenkungsabgaben auf Treibstoffe, Oekobonus, Tunnel- und Brückengebühren, Road-Pricing usw.

Diese Regelung zum Erlass der entsprechenden Massnahmen auf dem Verordnungsweg vermag das Problem erst recht nicht zu lösen: Entweder würde der

²⁰ BBl 1998, S. 274

Bundesrat aus Praktikabilitätsüberlegungen genau diejenigen Massnahmen anordnen, welche im ordentlichen Verfahren gescheitert sind und sich so den Vorwurf eigenmächtigen Verhaltens einhandeln; oder er würde sich um den Erlass anderslautender Vorschriften bemühen, welche jedoch zwangsläufig auf noch weniger Akzeptanz stossen dürften, als die ursprünglich vorgesehenen.

Fazit: Es muss bei einer Annahme der Verkehrshalbierungs-Initiative eine völlige Lähmung unseres politischen Systems befürchtet werden, wenn es darum geht, die Massnahmen zu bestimmen, um die undurchführbare Initiative doch praktisch umzusetzen.

Diskriminierungsprobleme

Der Bundesrat lehnt diese Initiative auch ab, weil sie ohne Diskriminierungen praktisch undurchführbar ist.

Zum einen werden die Schweizer Bürgerinnen und Bürger gegenüber den ausländischen Fahrzeuglenkern diskriminiert, weil gemäss geltenden internationalen Verträgen der Schweiz eine Beschränkung des ausländischen Motorfahrzeugverkehrs im geforderten Ausmass untersagt ist. Der ausländische Autofahrer wäre gegenüber den schweizerischen privilegiert, weil für ihn die restriktiven Massnahmen zur Halbierung des Motorfahrzeugverkehrs nicht angewendet würden. Eine solche Diskriminierung lehnte der Bundesrat bei den Cammioneuren im Zusammenhang der Umsetzung der LSVA ab.²¹

Zum andern würden bei regionalen Fahrbeschränkungen oder streckenbezogenen Steuern ganze Regionen gegenüber anderen benachteiligt. Zu befürchten wären Auseinandersetzungen, welche Bevölkerungsgruppe usw. welchen Verzichtsbeitrag zu leisten hätte.

Schliesslich sind viele Bewohner abgelegener und vor allem gebirgiger Regionen mit zahlreichen Einzelhöfen allein auf das private Verkehrsmittel angewiesen. Sie alle, insbesondere aber ältere und gehbehinderte Leute, würden durch Fahrverbote ihrer Bewegungsfreiheit beraubt und damit noch stärker isoliert. Das Gefälle zwischen städtischen Agglomerationen und Randgebieten würde noch verstärkt. Das ist staatspolitisch unerwünscht.

Kapazitäten beim öffentlichen Verkehr

Wie unrealistisch die Initiative ist, zeigt allein schon die Tatsache, dass bereits eine Verlagerung von fünf Prozent des Strassengüterverkehrs auf die Schiene zu einer hoffnungslosen Überlastung des öffentlichen Verkehrs führen würde. Die

²¹ Homepage UVEK, Pressecommuniqué vom 29. April 1999 über die flankierenden Massnahmen.

Umlagerung von 20 Prozent des Privatverkehrs auf den öffentlichen Verkehr hätte eine Verdoppelung bei den Bahnen und öffentlichen Bussen zur Folge.²²

Da sich diese zusätzliche Nachfrage jedoch nicht gleichförmig auf den Tagesgang verteilt, sind erhöhte Zunahmen in den Spitzenstunden zu erwarten. Die Transportmittel des öffentlichen Verkehrs würden exakt in jener Zeit zusätzlichen Verkehr aufnehmen müssen, in der sie bereits heute zum Teil hoffnungslos überlastet sind.

Nur mit Zusatzinvestitionen auf den Hauptlinien und im Agglomerationsverkehr in der Höhe von gegen 50 Milliarden Franken könnten diese Kapazitäten im öffentlichen Verkehr bereitgestellt werden. Würden die Umlagerungen anstatt zu einer Verdoppelung zu einer Verdreifachung der Verkehrsleistung führen, wären allenfalls zusätzliche 50 Milliarden notwendig.²³

Unabhängig vom Ausmass der Verkehrszunahme steht für den Bundesrat²⁴ schon heute fest, dass eine fristgerechte Umsetzung der Initiative so oder so zu Kapazitätsfraktionen führen würde, da die notwendigen Investitionen nicht fristgerecht realisiert werden könnten.

Laut Statistik fahren heute in der Schweiz 3,2 Millionen Autos auf den 70'000 Kilometer Strassen, und jährlich kommen 50'000 neue dazu. 75 Prozent der Haushalte verfügen über mindestens ein Auto und legen damit im Schnitt 14'000 Kilometer im Jahr zurück. Die Bahn indes wurde 1997 pro Einwohner nur für 1800 Kilometer Weg benutzt. Dabei gilt die Schweiz neben Japan international als Spitzennutzerin des öffentlichen Verkehrs.

Die Bahnen sind für den Transport grosser Mengen über weite Distanzen gemacht und auf eine gleichmässige Auslastung angelegt. Es wäre unvernünftig, den Gebrauch der Motorfahrzeuge zu verbieten und dafür die Bahnen mit Rollmaterial und Personal so auszustatten, dass sie einem allfälligen Spitzenverkehr an einzelnen Tagen oder zu gewissen Tagesstunden gewachsen wären.

Fazit:

In realistischer Sicht ist die Halbierung des Individualverkehrs nicht möglich. Die Verkehrshalbierungs-Initiative lässt sich nicht umsetzen. Ausser die Polizeikontrollen würden so verstärkt und die Steuern dermassen angehoben, dass sich die Auswirkungen auf unseren Rechtsstaat noch nicht abschätzen lassen.

²² Die Infrac-Studie (GVF-Auftrag Nr. 301, S. 75) geht davon aus, dass infolge der Halbierungsinitiative 1/3 der reduzierten Fahrzeugkilometer auf den öffentlichen Verkehr umgelagert wird, was beim öffentlichen Verkehr eine Zunahme von 85 % bewirken wird.

²³ BBI 1998, S. 288

²⁴ BBI 1998, S. 288

Diese Ansicht wird von der Infras-Studie geteilt, wenn sie zum Schluss kommt:²⁵

„Es zeigt sich, dass trotz optimistischer Annahmen bezüglich der Reduktionspotentiale die Massnahmen nicht ausreichen, um eine Verkehrshalbierung innerhalb der vorgegebenen Frist zu erreichen. Anstatt der 50 Prozent kann nur eine Reduktion in der Grössenordnung von sechzehn bis maximal vierzig Prozent erzielt werden. Für eine vollständige Umsetzung der Initiative wären deshalb zusätzliche Massnahmen notwendig.“

„Im Prinzip müssten eigentliche Notrechtsmassnahmen deklariert werden, was der schweizerischen Rechtsusanz im Verkehrsbereich eindeutig zuwiderlaufen würde.“

4.2) Die Verkehrshalbierungs-Initiative ist wirtschaftsfeindlich und gefährdet Arbeitsplätze

Im ökonomischen Bereich wären verheerende negative Konsequenzen auf Beschäftigung und Wirtschaftswachstum zu erwarten. Und zwar in einem Ausmass, das weit gravierendere Konsequenzen hätte, als die eben überwundene neunjährige Rezession in der Schweiz.

Dazu hält die Infras-Analyse fest:²⁶

„Allgemein lässt sich sagen, dass eine Verkehrshalbierung überwiegend negative Auswirkungen auf das Wirtschaftswachstum zeitigt. Eine fristgerechte Umsetzung der Initiative dürfte die Wirtschaftskraft derart schwächen, dass auch die Beschäftigung negativ betroffen wäre.“

Somit sind die wirtschaftlichen Resultate dieses Vorstosses voraussehbar: Rezession und als deren logische Folge wachsende Verarmung. Der gesamten schweizerischen Wirtschaft wartet bei Annahme der Initiative ein extrem schwerer Schock, schwerer als all jene, die sie in der Vergangenheit bereits hinnehmen musste.

Diese düstere Prognose hat ihre Begründung in der offenkundigen Tatsache, dass die Siedlungspolitik unseres Jahrhunderts mit ihrer weiträumigen Trennung von Wohn- und Arbeitswelt eine beträchtliche Mehrheit der Bevölkerung vom Auto abhängig gemacht hat. Der individuelle Strassenverkehr ist der Motor der Wirtschaft; wollte man ihn abstellen, müssten valable Alternativen geschaffen werden, und die sind nicht in Sicht.

²⁵ GVF-Auftrag Nr. 301: Reduktionspotentiale beim motorisierten Strassenverkehr - Grundlagenbericht zur Verkehrshalbierungs-Initiative; Bern, Juni 1997, Z-4

²⁶ GVF-Auftrag Nr. 301: Reduktionspotentiale beim motorisierten Strassenverkehr - Grundlagenbericht zur Verkehrshalbierungs-Initiative; Bern, Juni 1997, Z-6

Für den Bundesrat ist bei einer allfälligen Annahme der Verkehrshalbierungs-Initiative eine Zunahme der Arbeitslosigkeit unausweichlich.²⁷ Man kann mit Fug und recht davon ausgehen, dass die Initiative ein Massensterben unter den KMU zur Folge hätte und 300'000 oder mehr Arbeitsplätze verloren gingen. Rund zehn Prozent der arbeitsfähigen Bevölkerung müsste um die Stelle fürchten.

Allein im privaten Strassentransportgewerbe würden mit dem Versuch, den motorisierten Strassenverkehr zu halbieren, die Arbeitsplätze von über 125'000 Beschäftigten (Angestellte von 23'000 Unternehmen) bedroht.²⁸

Zudem gefährdet die Initiative auch die Arbeitsplätze jener Angestellten, die direkt oder indirekt vom Tourismus abhängig sind (vgl. separater Abschnitt Tourismus hienach). Betroffen sind davon über 200'000 Personen,²⁹ wenn man die Transportunternehmen ausschliesst (um eine doppelte Zählung zu vermeiden).

Fazit: Die Bezeichnung Verkehrshalbierungs-Initiative kann jederzeit durch die Bezeichnung „Job-Killer-Initiative“ ersetzt werden. Und die Initiative ist um so unverantwortbarer, als sie keine Vorschläge zur Behebung dieser wirtschaftlichen Probleme bietet.

Freie Wahl der Verkehrsmittel als Garant für ein ausgewogenes Wirtschaftswachstum

Die freie Mobilität und ein effizientes Transportsystem für Personen und Güter sind wichtige Voraussetzungen für ein ausgewogenes Wachstum der Wirtschaft in allen Regionen der Schweiz und für die Erhaltung des Wohlstandes der Gesellschaft. Dazu leistet der private Strassenverkehr den weitaus grössten Beitrag aller Verkehrsträger.

Das Bedürfnis der Bevölkerung und der Wirtschaft nach Mobilität setzt leistungsfähige und zeitgemässe Verkehrsnetze voraus. Das Zusammenwirken der Verkehrssysteme sämtlicher Verkehrsträger zu Lande, zu Wasser und in der Luft bildet in einem dynamischen Verkehrsmarkt die Grundlage für eine Optimierung des Verkehrswesens. Dabei ist insbesondere dem wesensgerechten Einsatz der kollektiven und individuellen Verkehrsmittel entsprechend ihrer systemspezifischen Angebotspotentiale und nach Massgabe der Verkehrsbedürfnisse Rechnung zu tragen.

Nach dem Grundsatz der freien Wahl der Verkehrsmittel soll jeder, der Verkehrsleistungen beanspruchen oder anbieten will, frei und ohne staatliche Einmischung unter den Verkehrsträgern und den Verkehrsmitteln des privaten und des öffentlichen Verkehrs wählen können.

²⁷ BBI 1998, S. 270, 291

²⁸ UVEK, Der Verkehr gestern heute morgen, S. 16.

²⁹ EVD, Bericht des Bundesrates vom 29. Mai 1996 über die Tourismuspolitik des Bundes, Bundesblatt vom 3. September 1996, S. 859-860

Die Bejahung des Prinzips der freien Wahl der Verkehrsmittel bedeutet in der Konsequenz die Ablehnung von staatlich gesteuerten Zwangslösungen im fließenden und ruhenden Verkehr beziehungsweise von Vorschriften über die Verkehrsteilung. Die Verkehrshalbierungs-Initiative richtet sich direkt gegen die freie Wahl der Verkehrsmittel und somit gegen das verfassungsmässige Grundrecht der Wirtschaftsfreiheit.

Inbesondere die Benachteiligung der Randregionen

Zwar wären vom erwarteten Stellenabbau vorerst einmal die Agglomerationen betroffen, da hier der grösste Teil der Arbeitsplätze angesiedelt ist. Aufgrund des abgeschwächten Wirtschaftswachstums in den Schweizer Wirtschaftszentren würde aber auch die Produktion in den ländlichen Gebieten gedämpft. - Die Abschwächung in den Wirtschaftszentren würde sehr rasch auch auf die ländlichen Gebiete durchschlagen und die Tourismusgebiete ebenfalls treffen.

Der motorisierte Individualverkehr ist gerade auf dem Lande nicht mehr wegdenken: Die Erschliessung und Versorgung der ländlichen Räume wird ermöglicht. Der Tourismus, welcher vor allem im Berggebiet zu einem wichtigen, weitverbreiteten Erwerbszweig geworden ist, wird gefördert. In Bereichen wie der Landwirtschaft ist der Motorfahrzeugverkehr aufgrund des erfolgten Strukturwandels unersetzlich geworden. Mit dem Auto wird die Erreichbarkeit bisher peripherer Lagen im Einzugsgebiet der Städte verbessert. Der ländliche Raum erfährt eine bessere Anbindung an die Zentren.

Die Randregionen und deren Wirtschaft würden deshalb den Zwangsmassnahmen gegen den Motorfahrzeugverkehr direkt ausgesetzt: Die vom öffentlichen Verkehr meist weniger gut erschlossenen Gebiete wären von der Annahme der Initiative besonders hart betroffen. Die faktische Unterbindung der zumeist weiten Wege zu den wirtschaftlichen Zentren und die fehlende Alternative zum privaten Strassenverkehr würde die Isolation dieser Regionen, die in den letzten Jahrzehnten mit grossen Anstrengungen beseitigt worden ist, wieder verschärfen. Die Folge wäre eine Abwanderung der berufstätigen Bevölkerung und der Familien mit Kindern in die Städte.

Hinzu kommt, dass kulturelle, sportliche und ähnliche Veranstaltungen auf dem Land praktisch nur durchgeführt werden können, wenn die aktiven Teilnehmer und das Publikum in der Lage sind, den Veranstaltungsort mit einem vertretbaren zeitlichen und finanziellen Aufwand zu erreichen. Dies wäre bei der Umsetzung der Initiative nur in Agglomerationen möglich, in ländlichen Gebieten mit unzureichender oder gar fehlender öffentlicher Verkehrsbedienung aber beinahe ausgeschlossen. Internationale Veranstaltungen könnten in der Schweiz kaum mehr durchgeführt werden.

Todesstoss für den Tourismus und das Reiseland Schweiz

Etwa zwei Drittel des Ferien- und Geschäftsreiseverkehrs in der Schweiz wickelt sich mit dem Privatauto ab, das heisst: 65 Prozent der schweizerischen und ausländischen Touristen erreichen ihren Ferienort mit dem Auto.³⁰ Nur rund ein Fünftel der Touristen reisen mit der Bahn, zehn Prozent mit dem Flugzeug und vier Prozent mit Bus/Car.³¹

Fast die Hälfte (49 %) der im Personenverkehr gefahrenen Kilometer werden in Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten zurückgelegt. Tourismusorte, Freizeit- und Sportanlagen können auf den Strassenanschluss nicht verzichten. Vielfach sind Talstationen von Touristenbahnen nur mit dem Personenwagen erreichbar, weil sie in relativ grosser Distanz vom nächsten Anschluss an ein öffentliches Verkehrsmittel liegen. Kollektive Verkehrsmittel mit ihren zahlreichen Umsteigestellen und Fahrplanunterbrüchen sind für Familien- und Ferienreisen weitaus komplizierter und aufwendiger als das Auto, das den Transport von „Kind und Kegel“ von Haus zu Haus ermöglicht. Aus diesem Grund hat der Individualverkehr im Zusammenhang mit den Freizeitaktivitäten seine dominante Bedeutung erhalten.

Zahlreiche wirtschaftlich benachteiligte Regionen sind zu vielbesuchten Zielen der Naherholung, des Ausflugs- und des Wochenendverkehrs der Städter geworden. Der Tourismus bietet diesen Regionen Arbeit und Verdienst. Insbesondere für die in der Landwirtschaft Tätigen ist er eine willkommene Ergänzung der Existenzbasis. Das gesamtwirtschaftliche Entwicklungskonzept für das Berggebiet wäre in seiner Zielsetzung in Frage gestellt, wenn man den motorisierten Tourismus beeinträchtigen würde.

Die Tatsache, dass die Initiative lediglich den motorisierten Strassenverkehr im Visier hat, dürfte zu einer Verlagerung von Freizeittourismus auf den Flugverkehr führen, da hier die Preise nicht verändert würden. Damit verbunden wären einerseits höhere Umweltbelastungen, andererseits, aufgrund von Parkplatzrestriktionen und Fahrverboten in und vor den Tourismusorten, eine Abschwächung der Motivation für Ferien im Inland.³²

Jährlich reisen an die 200'000 ausländische Cars in die Schweiz ein, die rund 6.3 Millionen Gäste in unser Land bringen, wobei sich der Transitverkehr auf etwa zehn Prozent beläuft. Über das ganze Jahr reisen über 200 Millionen Personen auf der Strasse in die Schweiz. Dies bedeutet einen Tagesdurchschnitt von 550'000 Personen in rund 315'000 Personenwagen.³³

³⁰ Homepage Schweizer Tourismus Verein, Schweizer Tourismus in Zahlen - Verkehr.

³¹ Schweizer Tourismus in Zahlen 1999

³² BBI 1998, S. 289

³³ Schweizer Tourismus in Zahlen 1999

Die Schweiz geniesst im Ausland ein gutes Ansehen als Freizeit- und Ferienland. Die Verkehrshalbierungs-Initiative beeinträchtigt diesen Ruf der Schweiz als Reiseland ganz direkt. Ihre Einführung wäre ein gravierender Rückschritt ins Zeitalter der Bewirtschaftung und Reglementierung des Reiseverkehrs. Die Zurückweisung von Automobilisten an der Grenze brüskiert die Mehrheit der Touristen und fügt dem Ansehen der Schweiz grossen Schaden zu. Mit einem Schlag würden die Werbeanstrengungen von SchweizTourismus im Ausland zunichte gemacht.

Am Tourismus zeigt sich, dass verkehrspolitische Entscheide nicht nur nach rein nationaler, sondern auch nach internationaler Interessenlage zu beurteilen sind. Die Konkurrenzvorteile für einzelne - mit dem öffentlichen Verkehr gut erreichbare - Orte dürften kaum genügen, um die sich aus einer international isolierten Tourismuspolitik ergebenden Nachteile (Fernbleiben von ausländischen Touristen, - Abwandern schweizerischer Touristen ins Ausland) zu kompensieren.³⁴

Fazit: Neben der Exportwirtschaft und dem Dienstleistungssektor ist der Fremdenverkehr eine der bedeutendsten Stützen unserer Wirtschaft. Bei Fahrverboten im Reiseverkehr würden ausländische Touristen wegbleiben, und schweizerische Touristen dürften ins Ausland abwandern. Dass bei einer Annahme der Verkehrshalbierungs-Initiative ausgerechnet der Luftverkehr und Tourismusregionen im benachbarten Ausland zu den Gewinnern auf Kosten der Schweiz gehören, belegt die absolute Unvernunft des Volksbegehrens.

Besondere Betroffenheit der Automobilbranche

Durch die Halbierung des privaten Strassenverkehrs würde dessen Wertschöpfung um ca. 20 Milliarden Franken pro Jahr vermindert.³⁵ Dies entspricht einem Drittel der Jahreseinnahmen der Branche.³⁶

Zu den Verlierern gehören neben dem Transportgewerbe aber vor allem der Strassenbau, die Mineralölindustrie, der Fahrzeughandel, Fahrzeugreparaturgewerbe/Garagen und Autofahrschulen.³⁷

Das private Transportgewerbe und der Tourismus erarbeiten zusammen über 30 Milliarden Franken³⁸ des Brutto-Inland-Produkts, was bedeutet dass die Verkehrshalbierungs-Initiative nahezu 10 Prozent der schweizerischen Volkswirtschaft in Frage stellt. Dies entspricht der ebenso hohen Summe an drohenden Einbussen

³⁴ BBI 1998, S. 291

³⁵ BBI 1998, S. 291

³⁶ Jahreserträge der Automobilbranche: Vereinigung der Schweizer Automobilimporteure, Dossier Auto 1/1999

³⁷ BBI 1998, S. 291

³⁸ Bericht des Bundesrates vom 29. Mai 1996 über die Tourismuspolitik des Bundes; BBI 1996, S. 859

bei Löhnen, Sozialabgaben, Steuern, Amortisationen, Zinsen und Dividenden, und dies in einer Zeit, in der die Schweiz langsam aus einer der schwersten wirtschaftlichen Krisen ihrer Geschichte herausfindet und sich der internationale Konkurrenzkampf weiter verschärft.

Man kann zwar einwenden, dass die 300'000 Arbeitsplätze und die 30 Milliarden Franken bei Annahme der Verkehrshalbierungs-Initiative nicht einfach vollumfänglich verschwinden. Aber die Zahlen zeigen auf, welche volkswirtschaftlichen Beträge und wieviele Personen mehr oder weniger schwer von dieser Initiative betroffen werden. Auch der Bundesrat stellt in diesem Zusammenhang fest, dass der Rückgang im Strassentransportgewerbe nur zum Teil durch die Nachfragesteigerung bei der Bahn kompensiert werden könnte.³⁹

4.3) Die Verkehrshalbierungs-Initiative schafft eine neue Belastungsprobe mit dem Ausland

Als besonders heikel dürften sich mit der Verkehrshalbierungs-Initiative einmal mehr die zu erwartenden Friktionen im Verkehr mit dem Ausland erweisen. Die Initiative tangiert eine Reihe völkerrechtliche Abkommen, in denen sich die Schweiz unter anderem verpflichtet hat, ausländische Fahrzeuge zum freien Verkehr auf ihrem Gebiet zuzulassen oder Warentransporte nicht wettbewerbsverzerrend zu behindern. Andernfalls wird die Schweiz vertragsbrüchig. Und dies kann sie sich als ein Land, wo jeder zweite Franken im Ausland verdient wird, schlicht nicht leisten.

Aus diesem Grund kommt auch die Kündigung der betroffenen Abkommen nicht in Frage. Dies wäre aus rechtlicher Sicht zwar möglich, würde jedoch faktisch - bei der heutigen Verkehrsentwicklung in Europa - zu gravierenden, unlösbaren internationalen Problemen führen.

Internationale Abkommen der Schweiz im Verkehrsbereich (Auszug)

- Abkommen vom 2. Mai 1992 zwischen der Schweiz und der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft EG über den Güterverkehr auf Strasse und Schiene (**Transitabkommen**; SR 0.740.71): Das Abkommen ist am 22. Januar 1993 in Kraft getreten. Es verpflichtet die Schweiz unter anderem zum Bau der neuen Alpentransversale/Neat.
- Vereinbarung vom 3. Dezember 1991 zwischen dem Verkehrsminister der Bundesrepublik Deutschland, dem Verkehrsminister Italiens und dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes (SR 0.740.79); das Abkommen betrifft die Verbesserung des kombinierten Güterverkehrs Schiene/Strasse im Alpen transitverkehr. Es ist für die Schweiz am 3. Dezember 1993 in Kraft getreten.

³⁹ BBI 1998, S. 291

- Übereinkommen vom 26. Mai 1982 über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen (SR 0.741.618)
- **Freihandelsabkommen** vom 22. Juli 1972 zwischen der Schweiz und der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft EWG (SR 0.632.401)
- **Wiener Konvention** vom 8. November 1968 über den Strassenverkehr (SR 0.741.101), die in Artikel 35 die Bedingungen für die Zulassung eines Fahrzeuges im internationalen Verkehr (in der Schweiz) festschreibt. Die Konvention ist für die Schweiz am 11. Dezember 1992 in Kraft getreten.
- Internationales Abkommen vom 24. April 1926 betreffend den Kraftfahrzeugverkehr (SR 0.741.11). Für die Schweiz am 21. Oktober 1993 in Kraft getreten. Dieses Übereinkommen erlaubt allen Kraftfahrzeugen (das heisst allen Fahrzeugen, die mit einem Verbrennungsmotor ausgerüstet sind und auf öffentlichen Wegen fahren, ohne an die Schiene gebunden zu sein, und dem Transport von Personen und Gütern dienen) auf den öffentlichen Wegen zu fahren, sofern sie gewisse im Abkommen festgeschriebene Normen erfüllen.

Selbstdiskriminierung bei Festhalten an den Verträgen

Um diese Abkommen auch bei Annahme und Umsetzung der Initiative erfüllen zu können, dürfen die Ausländer keinen Einschränkungen unterstellt werden. Das heisst, dass die ausländischen Fahrzeuge, die immerhin 14 Prozent der Fahrleistungen in der Schweiz erbringen,⁴⁰ von den Fahrverboten und Beschränkungen ausgenommen werden müssten. Je nach Umsetzung der Initiative könnte dies eine erhebliche „Selbstdiskriminierung“ für unser Land zur Folge haben: Die Halbierung des Verkehrs müsste unter gleichbleibenden beziehungsweise wachsendem ausländischem Verkehrsaufkommen vorgenommen werden.⁴¹

Im Falle einer Annahme der Verkehrshalbierungs-Initiative könnte sich folgendes perverse Ergebnis einstellen: Die Beibehaltung beziehungsweise die Zunahme des für die Schweiz wichtigen ausländischer Verkehrs auf Schweizer Strassen - den man nicht verbieten kann - würde dazu führen, den nationalen Strassenverkehr nicht nur auf die Hälfte, sondern auf einen Drittel seines gegenwärtigen Volumens zu reduzieren, um den Vorgaben der Initiative entsprechen zu können.

Für ausländische Fahrzeuge müssten Sonderregelungen und Ausnahmen getroffen werden, während die schweizerischen Staatsbürger zusätzlichen Verkehrsbeschränkungen unterworfen würden. Die Schweizer würden im eigenen Land gegenüber den Fremden benachteiligt und diskriminiert. Freie Fahrt für ausländische Touristen, Stubenarrest für Schweizer Ausflügler?

Solche Diskriminierungen wurden bis heute zu Recht immer abgelehnt. So hat Bundesrat eine Diskriminierung der Schweizer Cammioneure gegenüber den

⁴⁰ BBI 1998, S. 277; Gestützt auf die Verkehrstatistik 1995 und den Mikrozensus 1994 beträgt der motorisierte Individualverkehr in der Schweiz rund 80 Mrd Pkm, gegliedert in 20 Mrd Pkm ausländischen und 60 Mrd Pkm inländischen Privatverkehr.

⁴¹ BBI 1998, S. 299

ausländischen im Rahmen der flankierenden Massnahmen des bilateralen Landverkehrsabkommens mit der EU ausgeschlossen.⁴²

EU-Abkommen gefährdet

Die Annahme der Verkehrshalbierungs-Initiative stünde in Widerspruch zu den weiteren Entwicklungstendenzen im europäischen Recht. Das Ziel der Initiative entzieht der Schweiz die Möglichkeit, auf künftige Entwicklungen in Europa flexibel zu reagieren.

So wäre beispielsweise das Abkommen, wie es gegenwärtig mit der EU im Bereich Landverkehr kurz vor dem Abschluss steht, kaum noch vorstellbar⁴³ beziehungsweise unmöglich. Das Landverkehrsabkommen liberalisiert den Güterverkehr im Transit der betroffenen Länder (Art. 10), es garantiert die freie Wahl der Verkehrsträger (Art. 1 Ziff. 2) und verbietet diskriminierende Massnahmen gegen ausländische Fahrzeuge (Art. 1 Ziff. 3). Die Annahme der Verkehrshalbierungs-Initiative würde das Landverkehrsabkommen politisch ernsthaft in Frage stellen.

Die sieben bilateralen Verträge mit der EU bilden eine nicht zu trennende Einheit: Die Ablehnung durch die Schweiz auch nur einer der Verträge würde das Scheitern des ganzen so lange verhandelten Paketes bedeuten. Die Befürchtung ist begründet, dass die Parlamente der europäischen Länder die Ratifizierung der Verträge ablehnen.

Isolation der Schweiz

Die Schweiz würde sich mit der Annahme der Initiative nicht zuletzt Behinderungen im internationalen Verkehr und damit im Vergleich zu anderen europäischen Ländern Standortnachteile einhandeln. Auch stellt sich die Frage, wie weit die Nachbarstaaten von den Massnahmen zur Umsetzung der Initiative betroffen wären. So dürfte der Schweiz zum Vorwurf gemacht werden, durch die Belastung und Beschränkung des Durchgangsverkehrs in den Nachbarstaaten Umwegverkehr zu erzeugen.⁴⁴ Die Beziehungen der Schweiz zum Ausland würden einer neuerlichen Belastungsprobe ausgesetzt.

Kein anderes Land in der Welt ist derart auf enge Kontakte mit der Aussenwelt angewiesen wie die Schweiz. Die geographische Lage bestimmt uns zum Binnenland. Offenbar genügen aber die in der Schweiz schon bisher gepflegten isolationistischen Tendenzen nicht. Die Abkapselung soll noch weitergehen, selbst in Bereichen, die bisher ungeschoren blieben. Mit den Zwangsmassnahmen aus der Verkehrshalbierungs-Initiative soll unser Inseldasein noch verstärkt werden. Wir

⁴² Homepage UVEK, Pressecommuniqué vom 29. April 1999 über flankierende Massnahmen.

⁴³ BBI 1998, S. 300

⁴⁴ BBI 1998, S. 300

würden komplett von den Nachbarn abrücken. Die Schweiz wäre für viele ausländische Automobilisten einfach geschlossen.

Die Annahme der Verkehrshalbierungs-Initiative wäre somit ein deutliches Signal einer isolationistischen Politik der Schweiz gegenüber der Europäischen Union und der Nachbarländer.

Gefahr von Vergeltungsmassnahmen

Die Annahme der Initiative würde die Glaubwürdigkeit der Schweiz in der internationalen Verkehrspolitik schwächen. Falls sich eine diskriminierungsfreie Umsetzung der Initiative als nicht machbar erweisen sollte, müsste sogar mit Vergeltungsmassnahmen gerechnet werden.⁴⁵

Sobald die Schweiz den Verkehr ausländischer Fahrzeuge auf ihrem Territorium beschränkt oder verbietet, muss sie mit unmittelbaren Gegenmassnahmen rechnen. Dies werden in erster Linie spiegelbildliche Restriktionen für den Verkehr schweizerischer Fahrzeuge im Ausland sein.

⁴⁵ BBI 1998, S. 300

5 GEGENARGUMENTE ZUR ARGUMENTATION DER INITIANTEN

5.1) Wirtschaftliche und politische Argumente

Die Verkehrshalbierungs-Initiative will keine Arbeitsplätze vernichten, sondern vielmehr über eine nachhaltige Entwicklung Arbeitsplätze schaffen.

Dass die "umverkehR"-Initianten und ihre Anhänger Lektionen im Bereich der Schaffung von Arbeitsplätzen erteilen, scheint wenig angebracht angesichts der Tatsache, dass sie in keiner Weise wirtschaftliche Verantwortung tragen und auch keine entsprechenden Vorschläge unterbreiten.

Die Annahme der Verkehrshalbierungs-Initiative würde die Vernichtung von bis zu 300'000 Arbeitsplätzen mit sich ziehen. Sie würde auch mögliche Interessenten davon abschrecken, in der Schweiz zu investieren und neue Arbeitsplätze zu schaffen. Denn der Wortlaut der Verkehrshalbierungs-Initiative sieht keine wirtschaftliche Förderung oder Umstrukturierung vor, die in die Richtung einer nachhaltigen Entwicklung weist.

Die Verkehrshalbierungs-Initiative beschreitet neue Wege

Diese Behauptung ist falsch und zudem extrem destruktiv! - Die „umverkehR“-Initianten und ihre Anhänger präsentieren in der Tat nichts anderes als die Idee des „Nullwachstums“, die bereits vor 20 Jahren von Experten (Club of Rome) empfohlen wurde, welche das Versiegen der Erdölvorkommen innert kurzer Zeit vorhersagten.

Das „Nullwachstum“ kam in der Schweiz Ende den 80er Jahren in Mode; in einer Zeit als die Immobilienspekulation völlig überbordete und die Umweltschützer einer Abkehr von jeglichem Wirtschaftswachstum das Wort sprachen und so die Schweiz zur einer Art „Musterlaboratorium“ für die gesamte Welt machen wollten.

Das Schweizer Volk hatte bereits mehrfach die Gelegenheit, sich an der Urne über sogenannte „neue Wege“ zur Verminderung des privaten Strassenverkehrs auszusprechen. Es hat dieses Ansinnen sowohl bei eidgenössischen Urnengängen wie auch bei kantonalen Abstimmungen, namentlich in den Kantonen Basel und Zürich, stets konsequent abgelehnt.

Im übrigen hat das Schweizer Volk nun sieben Jahre lang erlebt, was wirtschaftliches „Nullwachstum“ bedeutet. Hunderttausend Arbeitslose und ihre Familien erfahren heute noch die Folgen dieser traurigen Entwicklung. Bund und Kantone sind gegenwärtig mit einschneidenden Massnahmen unter anderem im Sozialwesen damit beschäftigt, die aus dieser Zeit resultierenden enormen Schulden in den öffentlichen Finanzhaushalten abzubauen.

Die Verkehrshalbierungs-Initiative ist eine Ausweitung der Alpen-Initiative

Diese Behauptung ist ungenau! - Der Alpenschutzartikel in der Bundesverfassung will den Schutz der Alpenregion durch eine Beschränkung des Strassengüterverkehrs, namentlich des Transitverkehrs von Grenze zu Grenze, gewährleisten. Er ist nicht mit der Verkehrshalbierungs-Initiative vergleichbar, einerseits weil er nicht (wie die Verkehrshalbierungs-Initiative) den privaten Strassenverkehr limitieren will und andererseits weil für seine Umsetzung der streckenbezogene Ausbau des Schienenverkehrs (Neue Alpentransversalen durch Gotthard und Lötschberg) vorgesehen ist. Der analoge Ausbau des Schienenverkehrs für die Umsetzung der Verkehrshalbierungs-Initiative ist schlichtweg unmöglich.

Die jüngsten Erkenntnisse aus den bilateralen Verhandlungen zum Landverkehrsabkommen mit der EU und den flankierenden Massnahmen zeigen, dass es der Schweiz praktisch nicht möglich sein wird, selbst den Alpenschutzartikel in seiner Absolutheit umzusetzen.

Im Gegensatz zur Alpen-Initiative erhält der Bundesrat für die Umsetzung der Verkehrshalbierungs-Initiative sämtliche Vollmachten, indem er die notwendigen Ausführungsbestimmungen auf dem Verordnungswege einführen kann. Dies auf Kosten der Volksrechte und der Zuständigkeiten des Parlaments.

Die Verkehrshalbierungs-Initiative trifft vor allem den Pendler- und Einkaufsverkehr

Diese Behauptung ist falsch! - Der Bundesrat hält dazu schriftlich fest:

„Eine Aufgliederung (der Fahrleistungen) nach dem Fahrtzweck zeigt die enorme Bedeutung des Freizeitverkehrs. Fast die Hälfte (49%) der im Personenverkehr gefahrenen Kilometer werden im Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten zurückgelegt. Der Rest verteilt sich auf Arbeit/Ausbildung (23%), Einkauf (15%) und Geschäft (13%).“⁴⁶

Die Verkehrshalbierungs-Initiative gibt den Städten endlich den Status, der ihnen zukommt, und befreit sie von der überholten kantonalen Bevormundung

Dazu eine Bemerkung vorweg: In einer Epoche des urbanen Bewusstseins liesse sich über die eher ländlich geprägten Wertvorstellungen der Kantone endlos diskutieren ...

Die Rahmenbedingungen für die notwendige Zusammenarbeit zwischen den Kantonen und den Städten können nur auf der Ebene der Kantone aufgestellt werden und zwar über den Weg kantonalen Agglomerationsgesetze, wie dies beispielsweise der zweisprachige Kanton Freiburg vorgemacht hat.

⁴⁶ BBI 1998 S. 277

Auch die Anhänger einer Stärkung der Stellung der Städte sehen ein, dass der Bund diesen nicht einfach über den Kopf der Kantone hinweg mehr Kompetenzen übertragen kann, wenn die Nachbargemeinden nicht bereit sind, mit den Städten zusammenzuarbeiten. Dies gilt vorallem im Bereich des Verkehrs. Denn sonst könnte es wegen der Abwanderung von Steuerzahlern für die Städte leicht zum wirtschaftlichen und finanziellen Kollaps kommen.

5.2) Umwelt- und Verkehrssicherheitsargumente

Die Verkehrshalbierungs-Initiative hat eine positive Wirkung auf die Umwelt

Auch diese Aussage ist nicht unbestritten. - Der Bundesrat hält in seiner Botschaft zur Verkehrshalbierungs-Initiative fest:

„(...) Allerdings würden (die Auswirkungen einer Halbierung der Verkehrsleistung im Umweltbereich) aufgrund der gegenläufigen Wirkungen durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs unterproportional ausfallen“⁴⁷.

Mitgedenken sind auch die Auswirkungen auf den Luftverkehr.

Die Verkehrshalbierungs-Initiative trägt der technischen Entwicklung in Sachen Umweltschutz in keiner Weise Rechnung. Im Bereich der Schadstoffreduktions-Technologie ist ein riesiges Entwicklungspotential zur Emissionsverminderung bei Motorfahrzeugen vorhanden, das gerade in jüngster Zeit mit den verschiedensten Massnahmen der Fahrzeug- und Motorenhersteller erschlossen worden ist und auch weiter dem Markt zugänglich gemacht wird. Forschung und Entwicklung der Automobilindustrie und der Mineralölwirtschaft garantieren die Bereitstellung von noch schadstoffärmeren Fahrzeugen. Dazu betont der Bundesrat:

„Wichtige Potentiale wie der technologische Fortschritt werden nicht einbezogen und dürften aufgrund der Verlagerung der Anstrengungen auf andere Gebiete sogar weniger gut ausgeschöpft werden als bisher.“⁴⁸

„Die in die Wege geleiteten Massnahmen haben bei steigender Fahrleistung zu einem spürbaren Rückgang der Schadstoffbelastung der Luft geführt (weniger Schwefeldioxide, weniger Kohlenwasserstoffe und nun auch sinkende Tendenz bei den Stickoxiden)“⁴⁹.

Zu den vom Bundesrat in die Wege geleiteten Massnahmen gehören etwa:

- die Verordnung vom 18.12.1995 zur Senkung des Treibstoffverbrauchs von Fahrzeugen

⁴⁷ BBI 1998, S. 289

⁴⁸ BBI 1998, S. 293

⁴⁹ BBI 1998, S. 296-297

- Die Verschärfung der Abgasvorschriften in Koordination mit der EU (Euro-Norm III im Jahr 2000; Euro-Norm IV im Jahr 2005)
- Massnahmen im Rahmen von „Energie 2000“
- Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe.

Laut dem jüngsten Rechenschaftsbericht des Bundesrates über die lufthygienischen Massnahmen des Bundes und der Kantone⁵⁰ zeigen die seit 1983 getroffenen Luftreinhalte-massnahmen Wirkung: Der Schadstoffausstoss ist gegenüber dem Höchststand in den achtziger Jahren markant zurückgegangen. Beim Schwefeldioxid beträgt der Rückgang rund drei Viertel, bei den flüchtigen organischen Verbindungen ein Drittel und bei den Stickoxiden rund ein Viertel.

Die Mehrzahl der Immissionsgrenzwerte werden laut dem Bericht des Bundesrates eingehalten. Einzig beim bodennahen Ozon, bei den Stickoxiden und beim lungengängigen Feinstaub werden die Grenzwerte noch überschritten.

In den nächsten zehn Jahren wird sich die vom motorisierten Strassenverkehr emittierte Schadstoffmenge dank neuen Motorentechnologien und verbesserten Treibstoffen trotz steigendem Verbrauch weiter verringern. Zu diesem Ergebnis gelangt eine von der Erdöl-Vereinigung in Auftrag gegebene Studie.⁵¹

Bereits durch die Einführung des Dreiwegkatalysators Ende der achtziger Jahre konnten die von einem Personenwagen emittierten Schadstoffe um rund 90 Prozent reduziert werden. Die verbleibenden 10 Prozent sollen nach dem erklärten Willen der EU in den kommenden Jahren noch einmal um neun Zehntel schrumpfen.

Erreicht werden soll dies mit verschärften Grenzwerten für die wichtigsten Schadstoffe Kohlenmonoxid CO, Nicht-Methan-Kohlenwasserstoffe NMHC, Stickoxide NOx und Partikeln. Vorgesehen und vom Bundesrat auch für die Schweiz verbindlich erklärt sind vorerst zwei Schritte, die mit Euro 3 (ab 2000) und Euro 4 (ab 2005) bezeichnet werden. Bei den breiter „etappierten“ Nutzfahrzeugen kommt 2008 der Schritt Euro 5 dazu.

Weil die Automobilindustrie sich gleichzeitig ambitionöse CO₂-Reduktionsziele gesetzt hat, sind zur Erfüllung der scheinbar widersprüchlichen Hauptforderungen (Schadstofffreiheit und Verbrauchsreduktion) teilweise neue Motorentechnologien gefragt.

Per Saldo wird ein weiterer Rückgang der verkehrsbedingten Schadstoffemissionen um 50 bis 80 Prozent sowie eine positive Entwicklung auch bei den Immissionen erwartet. Während beim CO und bei den NMHC der Anteil des Strassenverkehrs laut Studie schon heute nur noch relativ gering ist, wirken sich die nächsten Verbesserungsschritte vor allem bei den NOx und den Feinstpartikel (PM₁₀) aus.

⁵⁰ UVEK-Info 28.09.99; BBI 1999 S. 7735

⁵¹ Ernst Basler+Partner: „Auswirkungen der neuen EU-Gesetzgebung und der revidierten Luftreinhalteverordnung auf die Luftqualität in der Schweiz“, Zollikon, September 1999

So sieht die genannte Studie den Anteil des Verkehrs bis 2010 von heute 60 auf rund 40 Prozent (NOx) beziehungsweise von etwa 50 auf 30 Prozent (Feinstpartikel) reduziert.

Schliesslich warnt der Bundesrat auch vor den Folgen der Verkehrshalbierungs-Initiative auf den Tanktourismus:

„Ein zusätzliches Problem stellt (...) der aufgrund des (von den Initianten ausdrücklich angeregten) höheren Benzinpreises unvermeidliche Tanktourismus dar.“⁵²

Die Verkehrshalbierungs-Initiative hat eine positive Auswirkung auf die Verkehrssicherheit

Diese Aussage ist äusserst fragwürdig. - Der Bundesrat schreibt in seiner Botschaft zur Verkehrshalbierungs-Initiative:

„Die Tatsache, dass die Zahl der Unfälle und der Verkehrsoffer trotz ständiger Verkehrszunahme tendenziell rückläufig ist oder zumindest stagniert, zeigt, dass die Verkehrssicherheit nur beschränkt von der erbrachten Fahrleistung abhängig ist. So würde die (...) Auswirkung eines Verkehrsrückgangs auf die Sicherheit durch die höhere Auslastung der Fahrzeuge (höhere potentielle Unfallschwere) und die tendenziell höhere Durchschnittsgeschwindigkeit („freiere“ Fahrt“) teilweise kompensiert.“⁵³

Die Verkehrssicherheit ist in den letzten 25 Jahren gemessen an der massiven Zunahme der Kilometerleistung erheblich gestiegen ist. Betrug die Zahl der Verkehrstoten 1971 noch 1773, so ist sie nun mit 597 Personen (587 im Jahr 1997⁵⁴) fast dreimal tiefer. In diesem Zeitraum sank die Zahl der Todesopfer pro Milliarde Personenkilometer von 35 auf 7. Auch bei der Zahl der Verletzten zeigte sich eine relative Verbesserung.⁵⁵

Die Verkehrshalbierungs-Initiative fördert den öffentlichen Verkehr und die Solarfahrzeuge

Das ist ein Irrtum! - Der Wortlaut der Verkehrshalbierungs-Initiative sieht keine Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs und/oder der Solarfahrzeuge vor. Die Initiative begnügt sich einzig damit, den öffentlichen Verkehr aus deren Geltungsbereich auszuschliessen.

⁵² BBI 1998, S. 294

⁵³ BBI 1998, S. 290

⁵⁴ BFS, Strassenverkehrsunfall-, Motorfahrzeug-, Todesfall- und Bevölkerungsstatistik; bfu-Info 30.07.99

⁵⁵ BBI 1998, S. 279

Damit gibt die Verkehrshalbierungs-Initiative aber noch keine Antwort auf die Frage, wie die unzähligen nötigen neuen Linien des öffentlichen Verkehrs, die den heutigen privaten Strassenverkehr übernehmen sollen (Schienennetz 5000 km; Strassennetz 71.000 km)⁵⁶, finanziert und fristgerecht bereitgestellt werden können. Der Bundesrat hält dazu fest:

„Unsicher sind die Auswirkungen einer allfälligen Annahme der Initiative auf den öffentlichen Verkehr. (...) Da sich (die) zusätzliche Nachfrage (...) nicht gleichförmig auf den Tagesgang verteilt, sind erhöhte Zunahmen in den Spitzenstunden zu erwarten. (...) Würden die Umlagerungen anstatt zu einer Verdoppelung zu einer Verdreifachung der Verkehrsleistung führen, wären allenfalls zusätzliche 50 Milliarden notwendig.“⁵⁷ - (Dies entspricht in etwa dem Jahresbudget des Bundes und dem mehr als Anderthalbfachen der 1998 beschlossenen Investitionen für Bahn 2000, Neat, TGV und Lärmschutzmassnahmen.)

Diese Milliardenkosten sind um so weniger finanzierbar, als die Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs unumgänglich mit einem Einbruch der Treibstoff-erträge verbunden ist. Diese Erträge sichern derzeit aber die Finanzierung des Unterhalts der Autobahnen und den Bau der neuen Eisenbahn-Alpen-Transversalen.⁵⁸

Der Wortlaut der Verkehrshalbierungs-Initiative sieht auch nicht vor, die Solarfahrzeuge aus dem Geltungsbereich der Initiative auszuschliessen: Die Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs innerhalb von 10 Jahren nimmt keine Rücksicht auf den Fahrzeugtyp. Es gibt daher keine Garantie für die Besitzer von Solarfahrzeugen, von einer Sonderregelung profitieren zu können.

⁵⁶ UVEK, Der Verkehr gestern, heute, morgen, S. 13

⁵⁷ BBI 1998, S. 287-288

⁵⁸ Stellungnahme des Bundesrates zur Volksabstimmung vom 29. November 1998 über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, S. 6-7