



# ***Pressedienst***

***zur Abstimmung über die  
Verkehrshalbierungs-Initiative  
vom 12. März 2000***

Schweizerisches Komitee "Nein zur Verkehrshalbierungs-Initiative"  
Postfach 8615  
3001 Bern

Sekretariat: Schweizerischer Gewerbeverband, Tel. 031 381 77 85 / Fax. 031 381 20 57

Jürg Zbinden, e-mail: [j.zbinden@sgv-usam.ch](mailto:j.zbinden@sgv-usam.ch)

Jacqueline Zürcher, e-mail: [j.zuercher@sgv-usam.ch](mailto:j.zuercher@sgv-usam.ch)



# Verkehrshalbierung

# NEIN

## Inhaltsverzeichnis

	Seite
⇒ Verkehrshalbierungs-Initiative aus wirtschaftlicher Sicht	1
⇒ „Gegen 130 000 Stellen gingen verloren“	4
⇒ „Wir lassen uns nicht ausbremsen!“	6
⇒ Endspurt der Abstimmungskampagne	8
⇒ Perfide Taktik der „umverkehR“-Initianten	10
⇒ Griff in die Mottenkiste	11
⇒ Treffend gesagt	13
⇒ Das Auto darf kein Luxusgut sein	15
⇒ Nein zur weltfremden Schwärmerei	16

## **Verkehrshalbierungs-Initiative aus wirtschaftlicher Sicht**

*Nationalrat Pierre Triponez, Direktor SGV*

Der Frontalangriff der „Volksinitiative für die Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs und zur Erhaltung und Verbesserung von Lebensräumen“ zielt auf den gesamten privaten Personen- und Güterverkehr auf unserem Strassennetz. Bis zum Jahr 2010 müsste – wenn dieses Volksbegehren am 12. März 2000 angenommen würde – die in der Schweiz vom privaten Strassenverkehr insgesamt gefahrene Kilometerzahl gegenüber heute um mindestens 50% verringert werden.

Der Inhalt des vorgeschlagenen Verfassungstextes ist brutal: Kein einziges Privatfahrzeug – kein Taxi, kein Reisedar, kein Behindertentransport, kein Service- oder Pannenfahrzeug, kein Möbelwagen und kein Solarmobil – wird von der Halbierungs-Initiative ausgenommen. Auch ausländische Fahrzeuge aller Art sollen gemäss dem unmissverständlichen Wortlaut der Initiative für jede Fahrleistung in der Schweiz mitberechnet werden.

### **Arbeitsplatzvernichtung im grossen Stil**

Dass eine derart drastische Initiative – wenn überhaupt – nur mittels rigorosen Zwangsmassnahmen und umfassenden Kontrollen durchgesetzt werden könnte, haben Bundesrat und Parlament anlässlich ihrer Stellungnahmen zu diesem realitätsfremden Vorstoss bereits deutlich gemacht. Die persönliche Freiheit des Einzelnen und die Mobilität der Bevölkerung würden massiv eingeschränkt. Mindestens ebenso einschneidend wie die individuellen und gesellschaftlichen Konsequenzen wären aber auch die wirtschaftlichen Auswirkungen.

Selbst wenn man nur die unmittelbar vom Automobil abhängigen Branchen und Betriebe betrachtet – als Beispiele seien etwa die Garagen und Werkstätten, Reifenfabrikanten, Carrosseriebetriebe, Autozubehörfirmen, Tankstellen, Carunternehmen, Autovermieter, Motorradbetriebe, Transportfirmen genannt – so wären durch die Halbierung der zulässigen Kilometerzahl wohl auch die Hälfte der rund 288 000 Arbeitsplätze in diesen Erwerbszweigen schlicht und einfach verloren. Allein schon aus dieser Optik kann den Verkehrshalbierungs-Initianten der Vorwurf einer fahrlässigen Arbeitsplatzvernichtung nicht erspart werden.



## **Verheerende Auswirkungen auf unsere Wirtschaft**

Vom Strassenverkehr – der gegenüber der Schiene und dem Luftverkehr ein Vielfaches an Personen und Gütern befördert – sind aber bei weitem nicht nur die Autobranche oder die Transportfirmen abhängig, sondern praktisch alle Bereich unserer Volkswirtschaft. Nur ein verschwindend kleiner Teil unserer Produktions- und Dienstleistungsbetriebe wäre von der Verkehrshalbierungs-Initiative nicht direkt betroffen. Eine der Stärken unserer Volkswirtschaft besteht bekanntlich in der dezentralen Branchen- und Betriebsstruktur unserer rund 300 000 Klein- und Mittelbetriebe in allen Regionen unseres Landes. Diese sind sowohl Lieferanten - als auch Kundenseitig auf offene Verkehrswege und eine möglichst uneingeschränkte Mobilität lebensnotwendig angewiesen. Eine Annahme der Verkehrshalbierungs-Initiative hätte für sie verheerende Folgen.

Einen bedeutenden Teil unseres Volkseinkommens leistet bekanntlich der Tourismus, der speziell für die Berg- und Randregionen unseres Landes vielfach die wichtigste Branche bildet. Durch die Tatsache, dass die Verkehrshalbierungs-Initiative gerade auch den privaten Fahrzeuggebrauch und die ausländischen Fahrzeuge im Visier hat, wäre der Tourismus zweifellos besonders hart betroffen; ein Auswandern der Gäste ins benachbarte Ausland wäre wohl unvermeidlich.

All dies zeigt auf, dass eine Annahme der Verkehrshalbierungs-Initiative zu einem eigentlichen Einbruch des Wirtschaftsstandortes Schweiz führen würde. Es wäre eine Massen-Arbeitslosigkeit in der Grössenordnung von 300 000 Betroffenen zu erwarten; der soziale Friede wäre ernsthaft gefährdet.

## **Negative staats- und finanzpolitische Aspekte**

Die Initiative gefährdet übrigens auch den eingeschlagenen Weg bezüglich der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. Eine Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs würde die Finanzierung der Grossprojekte des ÖV (LSVA!) völlig über den Haufen werfen. Zudem müsste die Schweiz mehr als 30 geltende internationale Verträge kündigen: Die bilateralen Verträge wären in Frage gestellt.

Der dirigistische Massnahmen-Mix, der nötig wäre, um die Initiative umzusetzen, würde eine wahre Flut von Verboten, Geboten, Vorschriften aber auch neuen Steuern und Abgaben provozieren. Der damit verbundene administrative und finanzielle Aufwand wäre – für die öffentliche Hand, für die Betriebe aber auch für

jeden einzelnen Verkehrsteilnehmer - bedeutend, eine Aufblähung der Bürokratie im Ausmass von zusätzlichen mehreren hundert Stellen kaum zu verhindern.

Fazit: Die Verkehrshalbierungs-Initiative ist zutiefst wirtschafts- und freiheitsfeindlich. Sie bietet keine Lösungsansätze für eine künftige, sinnvolle Verkehrspolitik.

## „Gegen 130 000 Stellen gingen verloren“

*Interview mit Nationalrat Pierre Triponez*

Es gibt in letzter Zeit auf dem Gebiet der Verkehrspolitik immer extremere Vorschläge. Über die Auswirkungen machen sich aber weite Kreise erst Gedanken, wenn es zu spät ist. Im nachfolgenden Interview warnt Pierre Triponez, FDP-Nationalrat und Direktor des Schweizerischen Gewerbeverbandes vor der Verkehrshalbierungs-Initiative. Was hier auf uns zukommen könnte ist gravierend.

*Schweizerische Gewerbezeitung: Herr Triponez, haben wir in der Schweiz zuviel Strassenverkehr?*

Pierre Triponez: „Nein, wir haben nicht zu viele Autos. Aber eine falsche Verkehrspolitik, die nur einseitig die Schiene fördert, den öffentlichen Verkehr, und dafür alles unternimmt, um uns das Autofahren zu verleiden. Dabei wird vorsätzlich ausgeblendet, dass der Strassenverkehr die Schlagader unserer Wirtschaft und damit unseres Wohlstands ist.“

*Die Verkehrshalbierungs-Initiative, über die wir voraussichtlich im kommenden Frühjahr abstimmen, verlangt die Halbierung des privaten Strassenverkehrs innert zehn Jahren: Das Ende des Wohlstands in unserem Land?*

„Diese Initiative ist absolut radikal, eine Annahme hätte verheerende Auswirkungen auf die Schweizer Wirtschaft. Die VSAI, die Vereinigung der Schweizerischen Automobil-Importeure kommt in einer Untersuchung zum Schluss, dass eine Annahme der Initiative zu einem Kahlschlag im Automobil-Gewerbe führen würde: Rund 10 000 von 21 000 Betrieben müssten schliessen, gegen 130 000 Stellen gingen verloren. Eine unerträgliche Vorstellung.“

*Welche Folgen hätte die Initiative auf die gesamte Volkswirtschaft, speziell auf die Kleinen und Mittleren Unternehmen?*

„Die voraussehbaren Konsequenzen auf Wirtschaftswachstum und Beschäftigung können nur als katastrophal bezeichnet werden. Und zwar in einem Ausmass, das weit gravierender wäre, als die eben überwundene Rezessionsphase. Das Wirtschaftswachstum würde sofort in den negativen Bereich abgleiten, unter den



KMU käme es zu einem Massensterben und die Arbeitslosenzahlen würden sich gegenüber heute– vorsichtig gerechnet – mehr als verdreifachen.“

*Das tönt ja dramatisch. Malen Sie da nicht bloss aus abstimmungstaktischen Gründen den rotgrünen Teufel an die Wand?*

„Nein, keineswegs. Es kommt noch schlimmer: Speziell betroffen wären die Rand- und Bergregionen. Obwohl der Verkehrsrückgang hier unterproportional ausfallen dürfte, wären sie als vom öffentlichen Verkehr meist weniger gut erschlossene Gebiete von einer Annahme der Initiative besonders betroffen. Dass dabei ausgerechnet die Tourismusregionen im benachbarten Ausland zu den Gewinnern auf Kosten der Schweiz gehören dürften, belegt die völlige Unvernunft des Volksbegehrens. Weiter wäre zu befürchten, dass die Initiative den sozialen Frieden in hohem Mass gefährden dürfte. Erfahrungsgemäss treffen die Auswirkungen eines negativen Wirtschaftswachstums vor allem die sozial Schwächeren, die in diesem Fall zudem auch noch durch die höheren Benzinpreise stärker in ihrer Mobilität eingeschränkt würden, als die besser Situierten“

*Mindestens drei Franken pro Liter Benzin, staatlich begrenzte Fahrkilometer, noch mehr bauliche Schikanen, noch mehr Fahrverbote, autofreie Sonntage, noch weniger Parkplätze, hunderttausende von Arbeitslosen: Diese Initiative ist doch so überrissen und extrem, dass sie an der Urne garantiert keine Mehrheit findet. Weshalb dann diese Aufregung?*

„Auch bei der Alpeninitiative rechnete kaum jemand mit der Annahme. Es sind die gleichen Kreise, die nun hinter der Verkehrshalbierungs-Initiative stecken. Es wäre gefährlich, diese Kreise zu unterschätzen. Nein, über dieses Volksbegehren und seine Auswirkungen muss frühzeitig informiert werden. Nur so können wir hoffen, dass ein deutliches Nein diesen Unfug vom Tisch wischt und den Weg für eine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik freimacht. Etwa für den Bau eines dringend nötigen zweiten Gotthard-Strassentunnels, oder den Ausbau der meistbefahrenen Teile der A 1 auf sechs Spuren.“

# Wir lassen uns nicht ausbremsen!

*Von CVP-Nationalrat Hans Werner Widrig, Vizepräsident des SGV*

**Mit einem Minimum an Unterschriften ist im März 1998 die Volksinitiative „zur Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs“ eingereicht worden.**

Diese Initiative, die voraussichtlich im März 2000 zur Abstimmung kommt, reiht sich ein in die lange Liste der bisher allesamt abgelehnten Initiativen zur Eindämmung des Privatverkehrs. Einzig neu ist der Ansatz im vorgeschlagenen Weg: Das Begehren will die Halbierung der durch den privaten Motorfahrzeugverkehr gefahrenen Kilometern innerhalb von 10 Jahren.

Öffentlicher Verkehr gut – Privatverkehr schlecht? Die Initianten nehmen die technologischen Entwicklungen offenbar nicht zur Kenntnis. Wir müssen weiterhin den Weg gehen, die negativen Auswirkungen des Verkehrs durch Massnahmen mit einem optimalen Kosten-Nutzen-Verhältnis zu bekämpfen. Der Individualverkehr hat feinere, differenziertere Möglichkeiten. Treibstoffverbrauchsreduktionen, Abgasreduktionen, Lärmschutz und andere Entwicklungen haben zur Folge, dass der Individualverkehr auch umweltfreundlich sein kann. Im Gegensatz zu anderen Staaten hat die Schweiz zum Beispiel die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Belastung mit marktwirtschaftlichen Massnahmen erreicht.

## **Nicht eurokompatibel**

Die Initiative würde neue Schwierigkeiten in den Beziehungen der Schweiz zum Ausland hervorrufen. Die bilateralen Verträge, wie sie das Parlament im Oktober 1999 verabschiedet hat, würden zur Makulatur und nicht durchführbar. Die Umsetzung der Initiative hätte die Kündigung internationaler Verträge oder die Schaffung komplizierter Sonderregelungen zur Folge, welche die Schweizer Bürgerinnen und Bürger diskriminieren würden. Dreissig internationale Abkommen sind davon betroffen. Es ist seltsam, dass ausgerechnet die vehementesten EU-Beitritts-Befürworter neue Hindernisse aufbauen wollen, die eine Annäherung an Europa zusätzlich erschweren.



## **Regionalpolitisch nicht sinnvoll**

Die Initiative trifft vor allem die ländlichen, weniger gut erschlossenen Regionen, die nicht auf den öffentlichen Verkehr zurückgreifen können. Sie schafft neue Ungerechtigkeiten, insbesondere im Verhältnis Stadt-, Land- und Bergkantone.

## **Sozialer Sprengstoff**

Die Annahme der Initiative hätte zudem einschneidende Massnahmen für uns alle zur Folge. Massnahmen wie drei Franken pro Liter Benzin, Kilometerkontingentierung für jeden Automobilisten, mehr Fahrverbote und bauliche Schikanen usw. müssten ins Auge gefasst werden. Das ist direkt ein Leitfaden zur Behinderung mittelständischer unternehmerischer Tätigkeit.

Die Initiative führt auch sozialen Sprengstoff mit sich: Vor allem die sozial Schwächeren würden durch die Erhöhung des Benzinpreises in ihrer Mobilität stark eingeschränkt.

Bundesrat und Parlament haben richtigerweise zu diesem Extrem-Begehren keinen Gegenvorschlag ausgearbeitet. Denn: der Ansatz der Initiative - Halbierung der Fahrleistung - ist falsch. Die Faktenlage ist klar: Diese Initiative zielt auf den Lebensnerv unserer Gesellschaft und Wirtschaft.

Wir lassen uns aber nicht ausbremsen. Zusammen mit Bundesrat und Parlament sagen wir NEIN zur Verkehrshalbierungs-Initiative.

## Bevormundung und Schönfärberei

*Von Patrick M. Lucca, Redaktor Schweiz. Gewerbezeitung*

**Die Initianten der Verkehrshalbierungsinitiative starten zur letzten verbissenen Offensive: Nach dem bundesrätlichen Nein flüchten sie sich in seltsame Argumente.**

Während die Deutschschweizer Medien den Anliegen der „umverkehR“-Initiative viel Raum einräumen, war ihnen die bundesrätliche Stellungnahme zu diesem Volksbegehren meist nur eine Kurzmeldung wert. Dabei ist die Botschaft aus dem autoskeptischen Verkehrsministerium recht spektakulär, weil Bundesrat Moritz Leuenberger seine Nein-Parole mit drastischen Argumenten begründet. Originalton des Eidg. Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK): „Zum einen lassen sich die Ziele des Volksbegehrens nur mit einschneidenden Zwangsmassnahmen erreichen. Zum anderen hätte ein Ja unabsehbare Konsequenzen für Berg- und Randgebiete.“

Die UVEK-Stellungnahme gipfelt in der Feststellung, dass es nicht Sache des Staates sein könne, zu diktieren, wer wieviel Auto fahren darf. „Eine derartige Bevormundung der Bürgerinnen und Bürger widerspricht unserem Staatsverständnis. Der Drang nach Mobilität liess sich nie und lässt sich auch heute nicht unterdrücken.“ Der Anspruch auf Mobilität sei zwar nicht wie ein verfassungsmässiges Recht einklagbar, aber seine Verweigerung könne eine politische und soziale Diskriminierung bedeuten.

Bundesrat Leuenberger verneint auch unmissverständlich die Behauptung der Initianten, eine Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs lasse sich wirtschaftsverträglich umsetzen: „Eine fristgerechte Umsetzung dürfte die Wirtschaftskraft derart schwächen, dass auch die Beschäftigung negativ betroffen wird.“

### Seltsame „Studie“

Die Initianten bedauern das unerwartet klare Nein des UVEK. Sie geben zu, dass ein „zukunftsfähiger Umbau nicht zum Nulltarif zu haben ist“. Allerdings verneinen sie

schädliche volkswirtschaftliche Auswirkungen ihres Volksbegehrens. Im Gegenteil: In einer „Studie“ des emeritierten ETH-Professors Dieter Steiner versuchen sie ernsthaft nachzuweisen, dass mit „umverkehR“ sogar 41 300 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden können. Hier einige Müsterchen, die für sich sprechen:

- Der öffentliche Verkehr werde 25 000 neue Jobs herbeizaubern
- Die von Autokosten entlasteten Haushalte würden das eingesparte Geld für andere Konsumgüter und Dienstleistungen ausgeben und damit 20 000 Stellen generieren
- Zusätzliche Züge würden Waggons und Lokomotiven benötigen. Als Konsequenz würde ADtranz in der Schweiz ausbauen, statt stillzulegen, auch andere Firmen dürften zulegen. Das gäbe weitere 3000 Jobs.
- Autoarme und autofreie Ferienorte würden für einen Aufschwung des Tourismus sorgen, der dem Hotel- und Gastgewerbe 10 000 Stellen brächte.
- Dank diesen Zuwächsen könnten die 20 000 Arbeitsplätze, die im Autogewerbe vernichtet werden, mehr als kompensiert werden. Autoindustrie und -gewerbe seien ohnehin „keine zukunftssträchtige Wirtschaftsbranche“...

### **„Weltfremde Zahlen“**

Das gegnerische Lager zeigt sich erfreut über die klare Stellungnahme des Bundesrates. Die Stellen-Berechnungen der Initianten bewirken mehr als nur Kopfschütteln. Nationalrat Pierre Triponez vom Schweiz. Komitee „Nein zur Halbierung des Verkehrs“: „Solche weltfremden Zahlen müssen wir entschieden ablehnen. Angesichts der Arbeitsplatz-Vernichtungsmaschinerie, welche mit der Initiative in Gang gesetzt werden soll, handelt es sich um eine zynische und manipulative Schönfärberei.“



## Perfide Taktik der „umverkehR“-Initianten

### Das verschwiegene Horrorszenario

Von Patrick M. Lucca, Redaktor Schweiz. Gewerbezeitung

**Die „umverkehR“-Initianten drücken sich aus taktischen Gründen bewusst um Aussagen zur Umsetzung des Volksbegehrens. Damit werden die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger getäuscht.**

Perfider geht es kaum: Die Wahrheitsverschleierung wird von den Initianten nach aussen sogar als Vorteil angepriesen. „Wir haben bewusst auf die Nennung von Umsetzungsmassnahmen im Initiativtext verzichtet. So kann das Umsetzungskonzept jederzeit dem aktuellen Wissensstand angepasst werden“, schreiben die „umverkehR“-Leute. Doch hinter dieser Taktik steckt die berechtigte Einsicht, dass man dem Stimmvolk vor dem Urnengang kaum reinen Wein einschenken darf. Denn bei einer Annahme der Initiative käme ein wahres Horrorszenario zum Tragen. Eine im Auftrag des UVEK erstellte Studie zeigt, welche Massnahmen eingeleitet werden müssten. Hier eine kleine Auswahl:

- Zwei Franken mehr pro Liter Benzin (und nicht, wie oft falsch behauptet wird, bloss die Anhebung des Benzinpreises auf zwei Franken)
- Grossflächig angelegte Fahrverbote
- Kilometer-Kontingente
- Abgaben auf Privatparkplätzen
- Generelle Erhöhung von Parkplatzgebühren
- Parkplatz- und Zufahrtsbeschränkungen
- Einführung von Strassenzöllen (sog. Road Pricing)
- Kein Führerschein mehr ab 65 Jahren

### Das Ende der „Bilateralen“

Die Behörden warnen zudem klipp und klar vor einer drohenden internationalen Isolation. Bundesrat Moritz Leuenberger: „Um ihre internationalen Verpflichtungen einzuhalten, müsste die Schweiz entweder Sonderregelungen treffen, die sich gegen die eigene Wirtschaft und Bevölkerung richteten, oder dann die entsprechenden Verträge kündigen. Im Fall des Landverkehrsabkommens würde damit das ganze bilaterale Vertragswerk mit der Europäischen Union hinfällig.“

## **Verkehrshalbierungs-Initiative**

### **Griff in die Mottenkiste**

Das neue Steckenpferd des Initiativkomitees und der Initiativ-Befürworter heisst „Mikrozensus Verkehr 1994“, eine Studie des Bundes über das Verkehrsverhalten in der Schweiz. Doch genau dieser Griff in die verstaubte Daten-Mottenkiste entlarvt den grossen Argumentationsnotstand der Verkehrshalbierungs-Romantiker und macht deutlich, dass sie ihre Felle weit davon schwimmen sehen.

Das Initiativkomitee und die Grünen haben in den letzten Tagen ein neues Steckenpferd entdeckt, um die Notwendigkeit ihrer absurden Verkehrshalbierungs-Initiative zu untermauern. Dieses Steckenpferd ist der sogenannte „Mikrozensus Verkehr 1994“. Es handelt sich dabei um eine umstrittene Bundes-Studie, die das Verkehrsverhalten in der Schweiz unter die Lupe nimmt. Den „Mikrozensus Verkehr 1994“ hat das Bundesamt für Statistik (BFS) in enger Zusammenarbeit mit dem Dienst für Gesamtverkehrsfragen (GVF) des EVED (das heutige UVEK) im Jahr 1996 veröffentlicht.

### **Riesiger Interpretationsspielraum**

Not macht erfinderisch: Die Initianten, die ihre Felle weit davon schwimmen sehen, stürzen sich nun auf eine überholte Studie, die auf Zahlen aus den Jahren 1992, 1993 und 1994 basiert. Diese – und das ist wohl für jedermann einsichtig – sind im Jahr 2000 Schnee von gestern. Zudem sind für besagte „Mikrozensus“-Studie Daten in Hülle und Fülle erhoben worden, was je nach Standpunkt einen riesigen Interpretationsspielraum offen lässt. Mit anderen Worten: Argumente für oder gegen den motorisierten Strassenverkehr lassen sich im „Mikrozensus“ einfach und problemlos finden. Gehen wir trotz aller begründeter Schwächen nachfolgend auf die jüngst von den Initianten vorgebrachten Schlussfolgerungen ein.

## **Eindimensionale Schlussfolgerungen**

Erste Schlussfolgerung: Die Hälfte des Autoverkehrs, der an einem durchschnittlichen Tag anfallt, werde von acht Prozent der Bevölkerung zurückgelegt: Diese Aussage ist in ihrer Absolutheit schlichtweg falsch. Denn diese acht Prozent der Bevölkerung sind nicht immer dieselben. Im Vereinfachungsgrad der Initianten ausgedrückt bedeutet dies: Wenn die erwähnten acht Prozent der Bevölkerung an jedem Wochentag andere Personen sind, wird in einer durchschnittlichen Woche die Hälfte des Verkehrs durch 56 Prozent der Bevölkerung ( $7 \times 8$  Prozent) zurückgelegt.

Zweite Schlussfolgerung: Die Hälfte der Jahresfahrleistung der Autos in Schweizer Haushalten stamme von Autos, die nur 17 Prozent aller Haushalte gehörten: Das mag sein, doch wird hierbei ganz bewusst ausgeklammert, dass sich genau diese Haushalte in abgelegenen Gebieten befinden und daher unbedingt auf ein Auto angewiesen sind. Kein Wunder deshalb, dass die jährlichen Fahrleistungen der Autobesitzer in ländlichen Regionen überdurchschnittlich hoch sind. Ausserdem verschweigen die Initianten ganz bewusst, dass 1994 53,2 Prozent aller Schweizer Haushalte über mindestens einen Personenwagen verfügten. Besonders hoch motorisiert waren dabei die Romandie, das Tessin und eben die ländlichen Regionen. Bewusst unterschlagen wird von den Initianten weiter, dass die mittlere Jahresfahrleistung von Personenwagen von 1984 (13 990 Kilometer) bis 1994 (12 956 Kilometer) deutlich zurückgegangen ist.

## **Aus Grossmutter's Mottenkiste**

Fazit: Die „Mikrozensus“-Studie aus dem Jahr 1994 wird von den Initianten sowie den Initiativ-Befürwortern für ihre Zwecke schändlich missbraucht. Dies ist umso mehr ein Armutszeugnis, als die Daten, auf denen die Studie beruht, veraltet sind und den heutigen Begebenheiten gar keine Rechnung tragen. Paradox: Die Initianten werden nicht müde hervorstreichend, wie zukunftsgerichtet ihre Initiative sei. Ihre Argumentation und ihre Schlussfolgerungen hingegen stammen aus Grossmutter's Mottenkiste.



## Verkehrshalbierungs-Initiative

### Treffend gesagt

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS hat die treffendsten Voten aus der nationairätlichen Debatte zur Verkehrshalbierungs-Initiative zusammengestellt. Die nachfolgenden Zitate, die während der Frühjahrssession 1999 gefallen sind, sprechen für sich.

- Nationalrat Duri Bezzola (fdp, Graubünden):  
**„Vor allem die Tourismusbranche ist extrem stark auf die Strasse angewiesen.“**
- Nationalrat Ulrich Fischer (fdp, Aargau):  
**„Extremlösungen können aber unserem Land nicht das Heil bringen.“**
- Nationalrat Ulrich Giezendanner (svp, Aargau):  
**„Wenn fünf Prozent des Strassengüterverkehrs auf die Bahn verlagert würden, wäre die Bahn hoffnungslos überfordert.“**
- Bundesrat Moritz Leuenberger:  
**„Es ist tatsächlich unmöglich, den Drang des Menschen nach zunehmender Mobilität bevormundend regeln zu wollen.“**
- Nationalrat Georges Theiler (fdp, Luzern):  
**„Was könnte man denn noch Negativeres gegen eine Volksinitiative anführen als die Gefährdung des sozialen Friedens?“**
- Nationalrätin Dorle Vallender (fdp, Appenzell Ausserrhoden):  
**„Die Zeit der Postkutsche ist vorbei.“**
- Nationalrat Peter Weigelt (fdp, Sankt Gallen):  
**„Eine Initiative, welche die Regionen benachteiligt, kann niemals ökologisch und umweltpolitisch vernünftig sein.“**
- Nationalrat Hans Werner Widrig (cvp, Sankt Gallen):  
**„Die Volksinitiative wird sich in die lange Reihe abgelehnter Initiativen zur Eindämmung des Privatverkehrs einordnen.“**

- Nationalrat Ulrich Giezendanner (svp, Aargau):  
**„Für ein Land mit der Geographie und der Topographie der Schweiz ist diese Volksinitiative geradezu beleidigend.“**
  
- Nationalrat Georges Theiler (fdp, Luzern):  
**„Könnten Sie sich z.B. eine Initiative zur Halbierung der Arbeitsplätze in der Schweiz vorstellen?“**
  
- Nationalrat Peter Weigelt (fdp, Sankt Gallen):  
**„Die Initianten müssen sich vorwerfen lassen, dass sie mit ihrem Volksbegehren primär auf politische Effekthascherei aus sind.“**
  
- Nationalrat Ulrich Giezendanner (svp, Aargau):  
**„Frau Teuscher: Ich freue mich schon darauf, dass Sie mir zeigen werden, wie ich auf Rollerblades Heizöl in die Haushalte bringen muss!“**
  
- Nationalrat Georges Theiler (fdp, Luzern):  
**„Eine Initiative, welche vielen Menschen in diesem Land den Arbeitsplatz raubt, kann und darf nicht gültig sein.“**

## **Verkehrshalbierungs-Initiative**

### **Das Auto darf kein Luxusgut sein**

In der Schweiz kann sich heute praktisch jede Bürgerin und jeder Bürger ein Auto leisten. Ein eigenes Auto zu haben, ist heute nicht mehr so luxuriös wie früher. Bei einer Annahme der absurden Verkehrshalbierungs-Initiative würde das Auto für viele Leute jedoch wieder zu einem unerreichbaren Luxusgut. Ein grosser Teil der Bevölkerung müsste sogar ganz darauf verzichten.

Eine Annahme der Initiative bedeute „freie Fahrt für alle“, behaupten die Initianten. Dies ist gelogen wie gedruckt. Denn es wären vor allem Leute mit geringem Einkommen sowie Pensionierte, die für immer auf ihr eigenes Auto verzichten müssten. Von „freier Fahrt für alle“ kann also überhaupt nicht die Rede sein.

### **Pensionierte trifft es gleich doppelt**

Am härtesten trifft es die pensionierten Bürgerinnen und Bürger. Erstens müssen sie mit 65 Jahren den Führerschein abgeben; und zweitens können sich die meisten Rentnerinnen und Rentner ein eigenes Auto aufgrund der massiven Verteuerung von Parkplätzen, Benzin, Strassenbenützung usw. gar nicht mehr leisten. Eine vermehrte soziale Isolation ist die Folge.

### **Familien mit geringem Einkommen ausgebremst**

Aus der Traum vom eigenen Auto auch für Familien und Personen mit geringem Einkommen. Für sie wird der Besitz eines Autos viel zu teuer. Wochenend-Besuche bei Verwandten und Bekannten oder Ausflüge in abgelegene Naturgebiete kosten für diese Menschen in Zukunft dermassen viel, dass sie wohl oder übel darauf verzichten müssen.

### **Sozialer Frieden wird arg strapaziert**

Die Verkehrshalbierungs-Initiative gefährdet den sozialen Frieden in der Schweiz. Denn die Initiative schränkt viele Bürgerinnen und Bürger unseres Landes in ihrer persönlichen Bewegungsfreiheit so stark ein, dass sie ungewollt an den Rand unserer Gesellschaft gedrängt werden.



## **Verkehrshalbierungs-Initiative**

### **Nein zur weltfremden Schwärmerei**

Die Initiative zur Halbierung des motorisierten Verkehrs ist die romantische Schwärmerei von ein paar Ideologen und hat rein gar nichts mit der Realität zu tun. Der freie motorisierte Verkehr ist eine wichtige Triebfeder der Schweizer Wirtschaft. Dieser wird bei einer Annahme der rückwärtsgewandten und weltfremden Initiative massiver Schaden zugefügt. Ausserdem muss jede Bürgerin und jeder Bürger mit neuen Verboten und Schikanen sowie grossen Einschränkungen des Lebensstandards und der persönlichen Freiheit rechnen.

Das im März 1996 eingereichte Volksbegehren „für die Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs zur Erhaltung und Verbesserung von Lebensräumen“ ist radikal: Innerhalb von 10 Jahren müssen die auf Schweizer Strassen gefahrenen Fahrzeugkilometer halbiert sein. Der erreichte neue Stand dürfte in Zukunft nicht mehr überschritten werden. Massgeblich ist der gesamte Verkehr von Autos und Lastwagen. Der öffentliche Verkehr hingegen ist davon nicht betroffen.

### **Klare Ablehnung durch Bundesrat und Parlament**

Der Bundesrat lehnt die sogenannte Verkehrshalbierungs-Initiative ohne Gegenvorschlag ab. Der 200-köpfige Nationalrat spricht sich mit 110 zu 30 Stimmen dagegen aus. Der 42 Mitglieder umfassende Ständerat weist – ohne länger darüber zu debattieren – die Initiative mit 42 zu 0 einstimmig zurück.

### **Rückwärtsgewandt, ideologisch und äusserst schädlich**

Das Volksbegehren tönt zwar verlockend, ist aber ein ideologisch gefärbtes und rückwärtsgewandtes Anliegen sondergleichen. Der öffentliche Verkehr wäre bei einer Annahme der Volksinitiative allein gar nicht in der Lage, den anfallenden Mehrverkehr zu bewältigen. Es käme zu einem unvorstellbaren Verkehrschaos. Im Weiteren würden die Rand- und Berggebiete arg benachteiligt. Denn diese sind auf den motorisierten Strassenverkehr besonders angewiesen. Die Auswirkungen auf die Schweizer Wirtschaft wären verheerend: Über 300'000 Arbeitsplätze würden verloren gehen. Rund 10 Prozent der arbeitsfähigen Bevölkerung müssten ernsthaft um ihre Jobs bangen. Hauptsächlich betroffen wären die Tourismus- und Automobilbranche, aber auch das Transportgewerbe. Jeder einzelne Schweizer Haushalt bekäme letztlich die negativen Auswirkungen der Verkehrshalbierung zu spüren.

## **Todesstoss für das Reiseland Schweiz**

Völlig zu Recht geniesst die Schweiz im In- und Ausland als Reise- und Ferienzziel einen sehr guten Ruf. Würde die Verkehrshalbierungs-Initiative angenommen, blieben die ausländischen Gäste aus, da sie mit Fahrverboten rechnen müssten. Aber auch einheimische Touristen – vor allem Familien mit Kindern – würden wohl vermehrt zu Hause bleiben.

Der Tourismus und das private Transportgewerbe, die zusammen mehr als 30 Milliarden Franken pro Jahr an die schweizerische Volkswirtschaft beisteuern, wären die grossen Verlierer. Die Initiative würde auf einen Schlag fast 10 Prozent des Brutto-Inland-Produkts vernichten. Hart treffen würde es ausserdem auch den Strassenbau, die Mineralölindustrie, den Fahrzeughandel, Karosserien und Garagen sowie Autofahrschulen.

## **Isolationistisch und diskriminierend**

Bei einer Annahme des Volksbegehrens müssten rund 30 internationale Abkommen gekündigt werden. Zudem wäre das Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU akut gefährdet. Dieses verbietet nämlich diskriminierende Massnahmen gegenüber ausländischen Fahrzeugen. Die Schweiz würde erneut ins isolationistische Abseits geraten, weil die bilateralen Verträge von der EU nicht genehmigt würden.

## **Gegen die persönliche Freiheit**

Nicht zuletzt zielt die Initiative gegen die persönliche Freiheit jedes Einzelnen. Bei einer Annahme der Initiative wäre es mit dem freien Autofahren endgültig vorbei – ausser man wäre bereit, dafür einen horrenden Preis zu bezahlen (unter anderem Fr. 3.50 pro Liter Benzin). Ein eigenes Auto könnten sich nur noch die besser Verdienenden leisten. Alle anderen müssten mit dem sogenannten Car-Sharing und Car-Pooling oder den öffentlichen Verkehrsmitteln vorlieb nehmen. Und nicht zuletzt stünde gemäss Initianten ja noch das Fahrrad als echte Alternative zur Verfügung.