

NEIN zur „Sonntags-Initiative“

Argumentarium

Basisversion vom 11. Februar 2003

Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS

Inhaltsverzeichnis

1. KURZARGUMENTARIUM	3
1.1 Worum es geht.....	3
1.2 Hauptargumente in Kürze.....	4
2. GRUNDLAGEN	8
2.1 Wortlaut der Initiative.....	8
2.2 Hintergrund, Ziele und Strategien der Initianten	8
2.3 Nein von Bundesrat und Parlament.....	10
3. ASPEKTE DER „SONNTAGS-INITIATIVE“	11
3.1 Juristische Fragen.....	11
3.1.1 Zweckumwidmung des Strassennetzes	11
3.1.2 Nicht verfassungswürdig.....	11
3.1.3 Europäischer Alleingang.....	12
3.1.4 Geltende gesetzliche Bestimmungen.....	12
3.2 Wissenschaftliche Erkenntnisse	13
3.3 Verkehrssicherheit.....	14
3.4 Schadstoff- und Lärmemissionen	15
3.5 Tourismus.....	16
3.6 Veranstaltungen (Gesellschaft, Kultur, Sport)	19
3.7 Randregionen.....	20
3.8 Freie Wahl des Verkehrsmittels.....	21
3.9 Zwängerei	22
4. DETAILLIERTE SOWIE WEITERE ARGUMENTE	23
4.1 Volkswirtschaftliche Einbussen	23
4.2 Isolationismus und Kontrollaufwand	25
4.3 Ausnahmen	26
4.4 Indirekter Gegenvorschlag	27
4.5 Fehlende Akzeptanz.....	28
4.6 Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr.....	29
5. GEGENARGUMENTE ZUR ARGUMENTATION DER INITIANTEN	31

1. KURZARGUMENTARIUM

1.1 Worum es geht

Mit der Eidgenössischen Volksinitiative „für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit – ein Versuch für vier Jahre (Sonntags-Initiative)“ sollen an einem Sonntag pro Jahreszeit alle öffentlichen Plätze und Strassen der Bevölkerung zum freien Gemeindegebrauch ohne privaten Motorfahrzeugverkehr offen stehen. Ausgenommen davon ist der öffentliche Verkehr. Zudem bestimmt der Bundesrat die im öffentlichen Interesse liegenden Ausnahmen. Die Sonntagsfahrverbote sollen vorerst für vier Jahre gelten; im vierten Jahr nach dem ersten autofreien Sonntag, sollen Volk und Stände nochmals darüber abstimmen, ob der Versuch unbefristet gelten soll.¹

Die „Sonntags-Initiative“ ist nicht geeignet, um die Lebensqualität zu steigern. Insbesondere auch deshalb nicht, weil ein staatlich verordnetes Sonntagsfahrverbot keine Anreize zum richtigen Verhalten bietet. Flächendeckende und landesweite von der Obrigkeit verfügte Fahrverbote sind auch kein geeignetes Instrument zur Umerziehung einer Gesellschaft, die in der Mobilität die wesentliche Voraussetzung dafür besitzt, den Wohlstand zu mehren und die zwischenmenschlichen Kontakte zu pflegen.

Die von Vertretungen aus Politik, Wirtschaft und Kultur auf freiwilliger Basis initiierten regionalen „Erlebnistage“ unter dem Titel „SlowUp“² (z.B. Region Murten- und Bodensee) sind eher geeignet, um Menschen – unabhängig von ihrem Alter, ihrer Herkunft und ihrer körperlichen Fitness – zu motivieren, sich einen Tag lang in freier Natur möglichst ungezwungen und in animierender Atmosphäre zu bewegen. Diese „Events“ werden auf privater Basis organisiert und touristisch glaubwürdig umgesetzt.

Das Sonntagsfahrverbot wirkt sich im weiteren sehr unterschiedlich auf die Schweizer Bevölkerung aus: Bewohnerinnen und Bewohner, die keinen oder nur ungenügenden Anschluss an öffentliche Verkehrsmittel haben, werden in ungerechtfertigter Weise benachteiligt.

Die „Sonntags-Initiative“ macht die Schweizer Bevölkerung und Wirtschaft zu Versuchskaninchen eines sinn- und erfolglosen Experiments. Markant negative wirtschaftliche Auswir-

¹ BBI 2000 S. 503-524; Botschaft zur „Sonntags-Initiative“ vom 1. Dezember 1999

² vgl. www.slowup.ch

kungen hat das Volksbegehren insbesondere für die vom Tourismus abhängigen Wirtschaftszweige (Gastgewerbe, Bergbahnen, Carunternehmungen etc.) – dies vor allem in eher abgelegenen und auf die Wochenendausflügler angewiesenen Regionen der Schweiz.

Die „Sonntags-Initiative“ kann unter keinen Umständen mit den Energiesparmassnahmen während der Erdölkrise im Jahr 1973 oder der „Burgdorfer-Initiative“, die an 12 Sonntagen pro Jahr „lediglich“ ein Motorfahrzeugverbot vorsah und 1978 von Volk und Ständen deutlich verworfen wurde, verglichen werden. Denn im klaren Gegensatz dazu will die „Sonntags-Initiative“ die Strassen der Bevölkerung zum freien Gemeindegebrauch ohne Motorfahrzeugverkehr öffnen. Gravierende Verkehrssicherheitsprobleme sind damit vorprogrammiert, weil Ausnahmen vom Fahrverbot bestehen und eine beträchtliche Anzahl von Fahrzeugen die Strassen im üblichen Umfang benützen werden.

Die „Sonntags-Initiative“ tangiert verschiedene geltende völkerrechtliche Abkommen. Diese müssten gekündigt oder etliche Ausnahmen in Anspruch genommen werden. Ausserdem muss der private Strassenverkehr an den betreffenden Sonntagen an der Schweizer Grenze blockiert werden. Umwegverkehr durch die Nachbarländer der Schweiz sowie allfällige Retorsionsmassnahmen gegenüber der Eidgenossenschaft sind die logische Konsequenz. Nicht zu vergessen sind dabei die möglichen langfristigen Konsequenzen: Ausländische Touristen, die einmal an der Grenze abgewiesen worden sind, werden es sich zweimal überlegen, ob sie zu einem anderen Zeitpunkt nochmals einen Ausflug in die Schweiz unternehmen sollen.

Für Bundesrat und Parlament sind die Nachteile augenfällig und überwiegen die Vorteile bei weitem. Deshalb lehnen Bundesrat und Bundesversammlung die „Sonntags-Initiative“ und somit vier autofreie Sonntage pro Jahr während einer Versuchsphase von vier Jahren ab.

1.2 Hauptargumente in Kürze

Die „Sonntags-Initiative“ zielt unter dem Vorwand, der Bevölkerung Raum für Begegnungen und so genannte Erlebnistage zu ermöglichen, darauf ab, an vier Sonntagen pro Jahr den privaten Motorfahrzeugverkehr – und zwar nach Lehre und Rechtssprechung sowohl den rollenden als auch den ruhenden – zu verbieten. Gewichtige Gründe sprechen gegen diese landesweiten, staatlich verordneten Erlebnistage:

- **Die „Sonntags-Initiative“ ist unnötig** – Verbotssonntage stellen einen ungerechtfertigten und gezielten Eingriff in die persönliche Freiheit dar. Insbesondere

deshalb, weil sie den Grundsatz der freien Wahl des Verkehrsmittels bewusst einschränken. Sie üben zudem keinen positiven Einfluss auf die Umwelt aus, da die Reduktion der jährlichen Gesamtemissionen gemäss einer Studie des Bundes³ vernachlässigbar gering ausfällt. Das Gegenteil ist vielmehr der Fall: Bei den voraussehbaren Staus, vor allem durch die Blockierung des motorisierten Individualverkehrs an der Schweizer Grenze sowie durch die Verlagerung der Autofahrten auf vorausgehende und nachfolgende Tage oder auf verbotsfreie Wochenenden, ist sogar mit negativen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen. Die von den Initianten in den Vordergrund gerückte Verbesserung der Lebensqualität verkommt daher zu einem reinen Placebo-Effekt. Tatsache ist zudem, dass auf dem Land der Sonntagsruhe vielerorts traditionellerweise nachgelebt wird. Schliesslich haben Bund, Kantone und Gemeinden bereits heute die Möglichkeit, zeitlich und/oder örtlich begrenzte Motorfahrzeugverbote an Sonntagen zu erlassen. Als Beispiel sei der bereits in den Regionen Murten- und Bodensee regelmässige durchgeführte und auf privater Initiative beruhende „SlowUp“-Anlass erwähnt. Die Initianten rennen somit offene Türen ein. Für Sonntagsfahrverbote bedarf es daher keiner Verfassungsänderung.

- **Die „Sonntags-Initiative“ ist nicht durchsetzbar** – Verbotssonntage stellen die Schweiz und insbesondere die 15 Grenzkantone vor grosse Probleme. Abgesehen davon, dass die Schweiz im Ausland an Glaubwürdigkeit verliert, verletzen Sonntagsfahrverbote völkerrechtliche Verpflichtungen. Davon betroffen ist insbesondere das Landverkehrsabkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Union (EU). Die Schweiz muss in der Folge diese internationalen Vereinbarungen kündigen oder eine Reihe von Ausnahmen beanspruchen. Kommt hinzu, dass das Transit- und Reiseland Schweiz im Ausland einen immensen Imageschaden erleidet. Die Schweiz ist keine (Verkehrs-)Insel. Sonntagsfahrverbote bedeuten einen Rückfall in den Isolationismus und den Sonderfall Schweiz. Nicht zuletzt macht das öffentliche Interesse zahlreiche Ausnahmen (Polizei, Notfalldienste, Taxis, Behindertentransporte, schon heute vom Sonntags- und Nachtfahrverbot befreite Fahrten usw.) vom Sonntagsfahrverbot notwendig.
- **Die „Sonntags-Initiative“ ist schädlich** – Ein landesweites Stillstandsdictat für den Motorfahrzeugverkehr fügt der Schweizer Volkswirtschaft – hauptsächlich dem Tourismus – beträchtlichen Schaden zu. Insbesondere Anbieter von sportlichen und kulturellen Freizeitaktivitäten (Museen, Openairs, Sportveranstaltungen, Skilifte, Bergbahnen, Gewerbeausstellungen etc.) sowie Carunternehmen und auf die Auto-

³ GVF-Auftrag Nr. 301: Reduktionspotentiale beim motorisierten Strassenverkehr – Grundlagenbericht zur Verkehrshalbierungs-Initiative; Bern, Juni 1997

mobilitäten ausgerichtete Dienstleistungsangebote (Autobahntankstellen, -shops, -restaurants, Freizeitattraktionen, Hotels, Gaststätten etc.) müssen mit erheblichen Einnahmeausfällen rechnen. In zahlreichen Branchen gehen auch sonntags insgesamt über eine Million Berufstätige – davon rund 350'000 regelmässig – einer Arbeit nach. In diesen steht der Berufsverkehr folglich auch am Sonntag nicht still.

- **Die „Sonntags-Initiative“ ist lebensgefährlich** – Mit Sonntagsfahrverboten – wie sie von den Initianten angepriesen werden – wird Fussgängern oder Radfahrern eine vermeintliche Sicherheit vorgegaukelt. Strassen innerorts und ausserorts sowie Autobahnen werden trotz Fahrverboten an den betreffenden Sonntagen für etliche Fahrzeuge mit Ausnahmegewilligung und generell für den öffentlichen Verkehr geöffnet sein. Die Initianten setzen Menschenleben aufs Spiel, indem sie einerseits Ausnahmen im öffentlichen Interesse verlangen und andererseits alle öffentlichen Plätze und Strassen (inklusive Nationalstrassen) der Bevölkerung zum freien Gemeingebrauch (d.h. für Spiel und Sport, für den Fuss- und Veloverkehr, für Gruppen und Einzelpersonen usw.) zur Verfügung stellen wollen.
- **Die „Sonntags-Initiative“ ist undifferenziert** – In der Schweiz ist die Verkehrsorganisation föderalistisch aufgebaut. Die Strassenhoheit liegt grundsätzlich bei den Kantonen. In diesen wiederum ist die Verkehrsorganisation hauptsächlich eine kommunale Aufgabe. Es sind die Gemeinden, die entscheiden, welchen Erschliessungsgrad sie haben wollen. Die Gemeinden, teilweise auch die Kantone, bestimmen, wo öffentlicher Verkehr herrschen soll und wo nicht. Staatlich aufoktroierte Sonntagsfahrverbote nehmen wie seinerzeit der (klar gescheiterte) Versuch, flächendeckend Tempo 30 innerorts einzuführen, auf diese differenzierte Ausgestaltung des helvetischen Verkehrs keine Rücksicht. Mehr noch: Sie greifen unnötigerweise in eine föderalistisch gut funktionierende Verkehrsordnung ein.
- **Die „Sonntags-Initiative“ ist unverhältnismässig** – Die Fahrverbote während des Zweiten Weltkriegs 1939-45, der Suezkrise 1956 und der Erdölkrise 1973 beruhten alle auf Notrecht. Fahrverbote mögen allenfalls in Notlagen opportun und insofern als Notstandsmassnahme gerechtfertigt sein. In Zeiten des Friedens sowie des prosperierenden wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Lebens hingegen liegen Fahrverbote quer in der politischen Landschaft. Denn es besteht keine Notlage, die entsprechende Notstandsmassnahmen verlangt. Daher stehen die (Zwangs-) Massnahme und deren Wirkung in einem besonders krassen Missverhältnis zueinander.
- **Die „Sonntags-Initiative“ ist diskriminierend** – Sonntagsfahrverbote benachteiligen die peripheren Regionen der Schweiz. Die dort ansässige Bevölkerung empfin-

det staatlich aufgezwungene motorfahrzeugfreie Sonntage nicht als Erlebnis, sondern vielmehr als eine Diskriminierung. Im letzten Vierteljahrhundert sind bereits etliche Vorstösse, den motorisierten Individualverkehr an Sonntagen zu unterbinden, entweder von Volk und Ständen deutlich verworfen worden oder in den eidgenössischen Räten kläglich gescheitert. Es entspricht deshalb einer unglaublichen Zwängerei, schon wieder über ein solches Volksbegehren abstimmen zu müssen.

- **Die „Sonntags-Initiative“ ist rückwärtsgewandt und trägt totalitäre Züge –** Das Volksbegehren, das auch als „Lebensstil-Initiative“ bezeichnet wird, läuft den gegenwärtigen gesellschaftlichen Entwicklungen diametral entgegen. Allorts sind Bestrebungen zur Deregulierung im Gang: Die Bestimmungen über das Gastgewerbe und die Ladenöffnungszeiten werden liberalisiert. Zahlreiche Gemeinden und Städte gehen dazu über, auch an Sonntagen den Einkauf zu gestatten. Die Ausnahmefahrten für verderbliche Güter nehmen zu. Ausserdem ist in einem Grossteil der Bevölkerung generell der Trend und das Bedürfnis hin zu mehr Mobilität in all ihren Facetten unverkennbar. Dies ist den Initianten ein Dorn im Auge. In besserwisserischer Manier wollen sie der Mehrheit ihre rückwärtsgewandten Ideen sowie totalitären Ansätze aufzwingen und damit die differenzierten, pragmatischen und flexiblen Bedürfnisse von Gesellschaft sowie Wirtschaft unterbinden.

Die Befürworter der „Sonntags-Initiative“ behaupten, durch die Sonntagsfahrverbote könnten Tote und Schwerverletzte „eingespart“ werden. Genau das Gegenteil ist jedoch der Fall: Die Risiken, die das Volksbegehren für Leib und Leben birgt, sind gross. Die „Sonntags-Initiative“ suggeriert, dass die schwächeren Verkehrsteilnehmer die Strassen an den betreffenden Sonntagen bedenken- und gefahrlos benützen können. Gemäss der Initiative darf die Bevölkerung – *in Abweichung der geltenden Verkehrsregeln* – nämlich ohne weiteres auf Autobahnen z.B. zu Fuss gehen, Inline skaten oder Rad fahren. Mit der „Sonntags-Initiative“ ist also eine *Zweckumwidmung* des Strassennetzes (Zulassung des freien Gemeingebrauchs) verbunden. Zugleich bestehen Ausnahmen vom Fahrverbot: Etliche Fahrzeuge zirkulieren wie gewohnt auf dem helvetischen Strassennetz. Da sich die Bevölkerung in falscher Sicherheit wiegt, sind Unfälle mit schwersten Folgen, die heikle Haftungsfragen aufwerfen, vorprogrammiert.

Die „Sonntags-Initiative“ leistet nach Auffassung des Bundesrats aufgrund ihrer massiven Nachteile keinen brauchbaren Beitrag an die aktuelle Verkehrspolitik. Letztere sei darauf ausgerichtet, die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs mit gezielten Massnahmen zu bekämpfen, ohne gleichzeitig die positiven Effekte der Motorisierung zu gefährden oder gar in Frage zu stellen.

2. GRUNDLAGEN

2.1 Wortlaut der Initiative⁴

Die Volksinitiative lautet angepasst an die Bundesverfassung vom 18. April 1999:

Die Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung werden wie folgt ergänzt:

Art. 197 Ziff. 2 (neu)

2. Übergangsbestimmung zu Art. 82 (Strassenverkehr)

¹ An einem Sonntag pro Jahreszeit sind alle öffentlichen Plätze und Strassen inklusive Nationalstrassen von 04.00 bis 24.00 Uhr der Bevölkerung zum freien Gemeindegebrauch ohne privaten Motorfahrzeugverkehr gewidmet. Der öffentliche Verkehr bleibt gewährleistet.

² Der Bundesrat legt innert neun Monaten die Ausführungsbestimmungen und die im öffentlichen Interesse liegenden Ausnahmen in einer Verordnung fest.

³ Diese Übergangsbestimmung ist ab dem ersten autofreien Sonntag vier Jahre lang gültig. Volk und Stände stimmen im vierten Jahr nach dem ersten autofreien Sonntag darüber ab, ob die Absätze 1 und 2 als Artikel 82a der Bundesverfassung unbefristet weiter gelten sollen.

2.2 Hintergrund, Ziele und Strategien der Initianten

Die „Sonntags-Initiative“ ist der jüngste Vorstoss in einer langen Reihe von Begehren mit dem Ziel, den motorisierten Strassenverkehr an Sonntagen zu unterbinden.

Die politische Bewegung „Sonntags-Initiative“ ist am Eidgenössischen Betttag 1996 als Bürgerinitiative gegründet worden. Sie zählt inzwischen etwa 1'500 Mitglieder, die sich zu einem Verein zusammengeschlossen haben.

Die Initianten wollen nach eigenen Angaben, die Strassen an vier Sonntagen pro Jahr zu einem Ort der Begegnung und Freude werden lassen. Wo sonst die meiste Zeit Hektik herrsche, entstehe für einige Tage im Jahr eine gemütliche Atmosphäre, die zum geselli-

⁴ BBI 2002 S. 8158; Bundesbeschluss zur „Sonntags-Initiative“ vom 13. Dezember 2002

gen Miteinander einlade. Zudem erhielten an autofreien Sonntage benachteiligte Gruppen wie Kinder, Fussgänger und Velofahrer die Möglichkeit, sich ungestört, ungezwungen und gefahrenfrei auf den Strassen zu bewegen. Ausserdem werde die Planung der sonntäglichen Freizeit durch die autofreien Sonntage erleichtert. Und nicht zuletzt erlange der Sonntag durch die Initiative seine Bedeutung als Ruhe- und Feiertag zurück.

Am 11. Februar 1997 begannen die Initianten mit der Unterschriftensammlung. Die Initiative wurde am 1. Mai 1998 mit 112'279 Unterschriften bei der Bundeskanzlei eingereicht und kam am 5. Juni 1998 mit 111'718 gültigen Unterschriften zustande⁵.

Die Initiative ist nun der dritte Vorstoss auf nationaler Ebene (Verkehrshalbierungs-Initiative⁶ und Tempo-30-Initiative⁷) – abgesehen von den diversen parlamentarischen Vorstössen sowie Standesinitiativen –, der das Verbot sowie die Ein- und Beschränkung des motorisierten Individualverkehrs zum Ziel hat. Die Botschaft und die Stossrichtung der „Sonntags-Initiative“ reihen sich nahtlos in die Argumentationslinien der beiden hier vor genannten Eidgenössischen Volksinitiativen ein.

⁵ BBl 1998 S. 3250-3251

⁶ BBl 1996 II 882; Volksinitiative „für die Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs zur Erhaltung und Verbesserung von Lebensräumen (Verkehrshalbierungs-Initiative)“; von Volk und allen Ständen mit überwältigendem Mehr abgelehnt am 12. März 2000

⁷ BBl 1999 S. 3009; Volksinitiative „für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 innerorts mit Ausnahmen (Strassen für alle)“; von Volk und allen Ständen mit überwältigendem Mehr abgelehnt am 4. März 2001

Kurzer historischer Exkurs über Sonntagsfahrverbote

Nicht beeinflussbare Ereignisse sowie aktive Vorstösse, die landesweite Sonntagsfahrverbote (er)forderten, gab es in der Vergangenheit viele: Am 1. Oktober 1920 liessen die meisten Kantone das zur Einhaltung der Sonntagsruhe bis anhin herrschende schweizerische Sonntagsfahrverbot fallen. Nach Inkrafttreten des Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr am 15. März 1932 wurden verschiedene Vorstösse für autofreie Sonntage, insbesondere für einen autofreien Bettag, lanciert. Während des Zweiten Weltkriegs erlebte das Sonntagsfahrverbot eine Renaissance. Die schwierige Versorgungslage mit flüssigen Treibstoffen machte diese unpopuläre Massnahme nötig. Zwischen dem 18. November und 10. Dezember 1956 galt an vier aufeinander folgenden Sonntagen ein Fahrverbot. Auslöser war die Suezkrise, die zu einem Versorgungsengpass geführt hatte. Im Anschluss an die drei Sonntagsfahrverbote während der Erdölkrise von 1973 – die wie jene der Suezkrise auf Notrecht basierten – wurden dem Bundesrat von unterschiedlicher Seite beantragt, autofreie Sonntage zu erlassen. Am 30. Mai 1975 wurde die Eidgenössische Volksinitiative „für 12 motorfahrzeugfreie Sonntage pro Jahr“, die so genannte Burgdorfer-Initiative, bei der Bundeskanzlei eingereicht. Anlässlich der Volksabstimmung vom 28. Mai 1978 wurde diese vom Volk und allen Ständen deutlich verworfen. Eine 1976 im Nationalrat unter dem Eindruck der Burgdorfer-Initiative eingereichte Motion verlangte ebenfalls 12 autofreie Sonntage und eine entsprechende Änderung des Strassenverkehrsgesetzes. Im gleichen Jahr wurde im Nationalrat eine parlamentarische Initiative lanciert, die ein allgemeines Sonntagsfahrverbot für Motorfahrzeuge an mindestens acht Sonntagen im Jahr forderte. Diese wurde zu Gunsten eines Gegenvorschlags verworfen, der ein Motorfahrzeug-Verbot mindestens für den Eidgenössischen Bettag verlangte. Allen besagten parlamentarischen Vorstössen war jedoch kein Erfolg beschieden. Seit 1986 wurden von den beiden Kantonen Bern und Basel-Landschaft Standesinitiativen sowie im Nationalrat und von der Jugendsession 1994 weitere Vorstösse eingereicht, die die Einführung von mindestens einem autofreien Sonntag beabsichtigten. Diese wurden aber ebenso deutlich abgelehnt wie alle vorangegangenen Vorhaben. Vergeblich forderte 1996 eine bis dahin letzte parlamentarische Initiative, gesamtschweizerisch zwei autofreie „Erlebnistage“ einzuführen. Eine 1998 im Nationalrat eingereichte Motion, die ein riesiges Volks- und Begegnungsfest am Bettag 2000 auf der für den Autoverkehr gesperrten Autobahn A1 verlangte, wurde zurückgezogen.

2.3 Nein von Bundesrat und Parlament

Der Bundesrat hat in seiner Botschaft vom 1. Dezember 1999 den eidgenössischen Räten beantragt, die „Sonntags-Initiative“ Volk und Ständen zur Ablehnung ohne Gegenvorschlag zu empfehlen. Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft ist dem bundesrätlichen Antrag mit Bundesbeschluss vom 13. Dezember 2002 gefolgt und hat Volk und Ständen empfohlen, die Initiative abzulehnen.

3. ASPEKTE DER „SONNTAGS-INITIATIVE“

3.1 Juristische Fragen

3.1.1 Zweckumwidmung des Strassennetzes

Strassen sind Verkehrsanlagen, die für den allgemeinen Fussgänger-, Motorfahrzeug- und/oder Fahrradverkehr geschaffen und dem Gemeingebrauch gewidmet sind. Sie gehören zu den öffentlichen Sachen. Die Zweckumwidmung bestimmt den Gebrauch und damit auch den Gemeingebrauch.

Da die „Sonntags-Initiative“ eine *Zweckumwidmung* des Strassennetzes verlangt und zugleich Ausnahmen im öffentlichen Interesse zulässt, spielen die Initianten mit der Bevölkerung Russisches Roulette. Sie fordern dazu auf, öffentliche Strassen und Plätze zu bevölkern, und nehmen dabei **bewusst** das Risiko in Kauf, dass es zu schweren und tragischen Unfällen mit allfälligen Todesfolgen kommt. **Dies ist ein lebensgefährlicher Etikettenschwindel.** Die Verantwortung schieben die Initianten der Einfachheit halber auf den Bundesrat ab, der die besagten Ausnahmen bestimmen soll. Nicht einmal im alten Rom zur Zeit der Sänften und Pferdegespanne ist es möglich gewesen, die Hauptverkehrsstrassen als ruhigen Ort der Begegnung und als Spielplatz für Kinder zu nutzen.

3.1.2 Nicht verfassungswürdig

Eines der Hauptziele der am 18. April 1999 von Volk und Ständen angenommenen Verfassungsreform war es, die Verfassung wieder auf die wesentlichen Grundnormen zu reduzieren und „verfassungsunwürdige“ Bestimmungen zu streichen. Die Initianten wollen der Eidgenossenschaft nun einen neuen Verfassungsartikel „übergeben“, der fest schreibt, dass vorerst für eine Probezeit von vier Jahren, am liebsten aber unbefristet, und „im Namen Gottes des Allmächtigen“ an vier Sonntagen pro Jahr der private Motorfahrzeugverkehr ruhen soll.

Selbst die Initianten gestehen ein, dass ihr Anliegen allenfalls nicht verfassungswürdig ist. Dies, nachdem sie erkannt haben, dass der Bundesrat nach heutigem Recht auf dem Verordnungsweg Sonntagsfahrverbote bereits anordnen könnte. Die „Sonntags-Initiative“ würde somit eigentlich einen Auftrag an den Bundesrat enthalten, von dieser Verordnungskompetenz Gebrauch zu machen. Das würde konkret bedeuten: autofreie Sonntage auf Befehl des Staates!

Nur in wenigen Fällen, in denen wegen der Handlungsfähigkeit des Landes eine andere Ordnung angemessen ist wie etwa in der Frage des alpenquerenden Transitverkehrs ergeben wichtige Bestimmungen, die direkt in bundesrätlichen Verordnungen stehen, allenfalls Sinn. Bei Sonntagsfahrverboten ist dies aber mit Sicherheit nicht der Fall.

3.1.3 Europäischer Alleingang

In keinem europäischen Land gelten landesweite Sonntagsfahrverbote. Weder in einzelnen Ländern noch gesamteuropäisch sind Bestrebungen im Gang, um *flächendeckend* autofreie Sonntage einzuführen. Die „Sonntags-Initiative“ verlangt diesbezüglich einen neuerlichen Alleingang der Schweiz. Hingegen gibt es einige europäische Städte und Gemeinden, die Teile des Stadtgebiets an einem oder mehreren Tagen pro Jahr für den motorisierten Individualverkehr gesperrt haben. Bei näherer Betrachtung fallen die dort erzielten Resultate jedoch ernüchternd aus: In der Regel hat sich das Verkehrsaufkommen einfach auf die Zeit vor oder nach den Sperrungen verlagert und so zu teilweise chaotischen Zuständen geführt. Zumal diese nicht wie in der Schweiz als Anlässe, um das touristische Angebot einer Region zu erweitern, bewusst geplant worden sind.

Mit der vorzeitigen Inkraftsetzung des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und Europäischen Union (EU) per 1. Januar 2001 hat die Eidgenossenschaft ihre Strassen für Europa geöffnet. Damit wird der verkehrsmässigen Verflechtung und der gegenseitigen wirtschaftlichen Abhängigkeit zwischen der Schweiz und Europa Rechnung getragen. Kleinräumiges Denken im Sinn einer Betroffenheitsbewegung à la „Sonntags-Initiative“ ist in diesem Zusammenhang fehl am Platz.

3.1.4 Geltende gesetzliche Bestimmungen

Zum Erlass von Sonntagsfahrverboten für Strassenfahrzeuge bedarf es keiner Verfassungsänderung. Der Bundesrat könnte bereits heute zeitlich begrenzte und für die ganze Schweiz geltende Fahrverbote auf dem Verordnungsweg für alle oder einzelne Motorfahrzeugkategorien festlegen. Die entsprechende gesetzliche Bestimmung lautet gestützt auf Art. 82 BV im Strassenverkehrsgesetz (SVG) folgendermassen:

Art. 2 Abs. 1 Bst. b SVG

*Der Bundesrat ist ermächtigt, nach Anhören der Kantone:
für alle oder einzelne Arten von Motorfahrzeugen zeitliche, für die ganze Schweiz
geltende Fahrverbote zu erlassen;*

Auch örtlich begrenzte Motorfahrzeugverbote an Sonntagen, welche die Attraktivität des betroffenen Gebiets steigern, der Wohnlichkeit und der Lebensqualität dienen sowie dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung gerade an Sonntagen entgegenkommen können, deckt das geltende Recht heute schon ab. Der entsprechende Absatz im SVG lautet wie folgt:

Art. 3 Abs. 4 SVG

Andere Beschränkungen oder Anordnungen können erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern. Aus solchen Gründen können insbesondere in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt und das Parkieren besonders geregelt werden. Gegen letztinstanzliche kantonale Entscheide über solche Massnahmen kann innert 30 Tagen seit der Veröffentlichung oder Zustellung beim Bundesrat Beschwerde geführt werden. Die Gemeinden sind in kantonalen Verfahren und solchen vor dem Bundesrat zur Beschwerde berechtigt, wenn Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gebiet angeordnet werden.

3.2 Wissenschaftliche Erkenntnisse⁸

Für rund 70 Prozent der täglich zurückgelegten Distanzen innerhalb der Schweiz zeichnet der motorisierte Individualverkehr (MIV⁹) verantwortlich; der öffentliche Verkehr (öV¹⁰) hingegen lediglich für knapp 18 Prozent. An Sonntagen werden über alle Bevölkerungsgruppen hinweg gesehen sogar 74 Prozent der mittleren Distanzen mit dem MIV zurückgelegt. Das ist mehr als an Werktagen (rund 67 Prozent), aber weniger als an Samstagen (rund 75 Prozent). Umgekehrt präsentiert sich das Bild beim öV: Sonntags weist dieser mit 11 Prozent der absolvierten Distanzen die geringste Rate auf. Werktags beträgt der öV-Anteil 20 und samstags gut 14 Prozent. Mit anderen Worten: Der öV ist hauptsächlich von Montag bis Freitag als Transportmittel für den Weg an den Arbeitsort und zur Ausbildungsstätte sowie wieder nach Hause attraktiv.

⁸ Bundesamt für Raumentwicklung, Bundesamt für Statistik (2001): Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten; Bern und Neuenburg

⁹ Unter MIV fallen Mofa, (Klein-)Motorrad, Auto Fahrer und Auto Mitfahrer

¹⁰ Unter öV fallen Bahn, Postauto, Tram und Bus

Mit 40 Prozent aller täglichen Wege, 44 Prozent der zurückgelegten Distanz und gar 49 Prozent der Unterwegszeit stellt der Freizeitverkehr im Durchschnitt den wichtigsten Verkehrszweck dar. Der Freizeitverkehr dominiert somit das tägliche Verkehrsaufkommen – vor allem an Wochenenden. Die Sonntage liegen dabei mit 76 Prozent der absolvierten Distanz, gut 78 Prozent aller Wege und sogar 81 Prozent der Unterwegszeit mit Abstand an der Spitze. Punkto zurückgelegte Distanzen fällt die Verkehrsmittelwahl im Freizeitverkehr mit über 70 Prozent deutlich zugunsten des MIV aus, während der öV lediglich 14,5 Prozent für sich in Anspruch nehmen kann. Der durchschnittliche Besetzungsgrad von Personenwagen für Freizeitfahrten ist an Sonntagen mit 2,3 Personen pro Auto am höchsten.

Freizeitwege sind verglichen mit den übrigen Wegzwecken eher lange Wege – dies hauptsächlich an Wochenenden. So genannte nicht sportliche Aussenaktivitäten wie z.B. Spazieren gehen sowie Besuche bei Verwandten und Bekannten sind die wichtigsten Freizeitaktivitäten. Bei diesen wie auch bei Kulturveranstaltungen und Besuchen von Freizeitanlagen fällt der grösste Teil der Freizeitwege auf Sonntage. Aus den hievorewähnten Tatsachen betreffend Verkehrsmittelwahl im Freizeitverkehr und Besetzungsgrad von Personenwagen an Sonntagen lässt sich ableiten, dass die Schweizer Bevölkerung sonntags in aller erster Linie das Auto für den Grossteil der Freizeitaktivitäten verwendet. Insbesondere Familien und Gruppen können auf diese Weise gesellschaftliche Kontakte pflegen sowie Veranstaltungen und Freizeitanlagen besuchen. Dies bestätigt auch eine wissenschaftliche Untersuchung¹¹ der Universität Bern, wonach für die Freizeitwege am Wochenende zu rund 80 Prozent der MIV benutzt wird.

3.3 Verkehrssicherheit

Es ist völlig illusorisch anzunehmen, die Strassen könnten gefahrlos für Spaziergänge mitten auf Fahrbahnen oder für andere von den Urhebern der „Sonntags-Initiative“ propagierte Tätigkeiten benutzt werden. Dazu wäre es notwendig, die Strassen für jeglichen Motorfahrzeugverkehr zu sperren. Dies wird aber aufgrund der von den Initianten im öffentlichen Interesse verlangten Ausnahmenregelung nicht der Fall sein. Somit entsteht ein krasser Widerspruch zur der mit der Initiative zugleich geforderten Zulassung

¹¹ Autofreie Sonntage: Auswirkungen auf den Schweizer Ausflugs- und Tagestourismus – Reaktionen der Nachfrageseite und Handlungsstrategien für touristische Leistungsträger; Forschungsinstitut für Freizeit und Tourismus (FIF); Universität Bern; Bern 1999; S. 56

des freien Gemeingebrauchs für den öffentlichen Strassenraum. Weil sich die Bevölkerung dadurch in trügerischer Sicherheit wiegt, sind schwere Unfälle vorprogrammiert.

Zudem würden die Leute an den vier autofreien Sonntagen einfach zu Hause bleiben und sich die nicht erlaubten Fahrten getreu dem Sprichwort „Aufgeschoben ist nicht aufgehoben“ unmittelbar auf die Zeit vor und nach der Fahrverbotszeit und insbesondere auf die Sonntage ohne Fahrverbot verschieben.¹² Das würde zu Mehrverkehr und teilweise zu unfallträchtigen Verkehrsspitzen führen. Es kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass die Zahl der Unfälle auch deswegen zunehmen würde.

Allfällige positive Auswirkungen autofreier Sonntage auf die Verkehrssicherheit werden somit zumindest kompensiert. Schlimmer noch: Es ist sogar mit mehr Unfällen zu rechnen. Wer sich daher in die ungeheure Behauptung versteigt, mit der „Sonntags-Initiative“ könnten Tote und Schwerverletzte im Strassenverkehr „eingespart“ werden, dem kann es im Prinzip lediglich um die Verhinderung des motorisierten Individualverkehrs gehen, nicht aber ernsthaft darum, die Verkehrssicherheit grundsätzlich zu heben.

3.4 Schadstoff- und Lärmemissionen

Betreffend die Belastung der Umwelt mit Lärm und Luftschadstoffen leistet ein Motorfahrzeugverbot an vier Sonntagen pro Jahr einen absolut bedeutungslosen Beitrag an die Reduktion der jährlichen Gesamtemissionen. Eine anlässlich der Verkehrshalbierungs-Initiative vom Bund in Auftrag gegebene Studie¹³ gelangt zu folgendem Ergebnis: Das Reduktionspotenzial bezüglich Fahrleistung und demzufolge auch punkto Umweltbelastung sowie Energieeinsparung ist äusserst bescheiden. Genau die von den Initiativ-Befürwortern immer wieder erwähnten Beispiele ausländischer – notabene örtlich und zeitlich begrenzter – Fahrverbote bestätigen, dass die notwendigen Fahrten halt einfach auf die Zeit vor oder nach dem Fahrverbot verlegt werden. Damit werden die Fahrverbote zu einer reinen Alibiübung.

Die Lärmgrenzwerte für Personenwagen wurden seit 1977 stufenweise um sechs Dezibel (von 80 auf 74 Dezibel) gesenkt, diejenigen für Lastwagen sogar um zehn Dezibel (von 90 auf 80 Dezibel). Wesentliche Verbesserungen bei der Lärmbelastung lassen sich

¹² a.a.O. S. 71

¹³ GVF-Auftrag Nr. 301: Reduktionspotentiale beim motorisierten Strassenverkehr – Grundlagenbericht zur Verkehrshalbierungs-Initiative; Bern, Juni 1997

mit Lärmschutzvorrichtungen erreichen. Diese können – richtig konzipiert und gebaut – in Form von Wänden, Mauern, Wällen, Dämmen, Böschungen usw. den Lärmpegel um bis zu 20 Dezibel reduzieren. Obschon eigentlich genügend zweckgebunden Gelder vorhanden wären, will der Bund die dringend notwendigen Lärmschutzmassnahmen beim privaten Strassenverkehr weiter hinausschieben. Dies ist inakzeptabel. Primär bei National- und Hauptstrassenstrecken, bei denen die Alarmwerte schon heute überschritten sind, darf die Schallschutz-Sanierung im Interesse der lärmgeplagten Bevölkerung nicht mehr länger hinausgezögert werden.

Ein vom Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) veröffentlichter Bericht¹⁴ bestätigt, dass die Luftschadstoffemissionen des Strassenverkehrs im Jahr 2020 wieder auf den Stand von 1955 und darunter gesunken sein werden. Dies, obwohl die Fahrleistungen aller Fahrzeugkategorien (ausser Mofas) seit 1950 kontinuierlich stark zugenommen haben und voraussichtlich weiter ansteigen. Bereits durch die Einführung des Dreiwegkatalysators Ende der 1980er Jahre konnten die von einem Personenwagen emittierten Schadstoffe um rund 90 Prozent reduziert werden. Die verbleibenden zehn Prozent sollen nach dem erklärten Willen der EU in den kommenden Jahren noch einmal um neun Zehntel schrumpfen.

Dies ist in erster Linie auf die beschlossenen europäischen Abgasvorschriften zurückzuführen: Seit 2000 gilt für schwere Motorwagen (Lastwagen, Busse) die Emissionsstufe Euro 3, ab 2005 Euro 4 und ab 2008 Euro 5; für Personenwagen und Lieferwagen gilt seit 2000 die Norm Euro 3 und ab 2005 Euro 4. Zum Tragen kommen ausserdem die neuen Treibstoffvorschriften, die Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und der 40-Tonnen-Limite sowie die Vereinbarung zwischen auto-schweiz und dem Verkehrsdepartement zur Reduktion des mittleren spezifischen Treibstoffnormverbrauchs von Neuwagen. Nicht zuletzt ist auf 2004 mit der schweizweiten Einführung schwefelfreier Treibstoffe zu rechnen. Die „Sonntags-Initiative“ eignet sich daher nicht zum Schutz der Umwelt, sondern ist nichts anderes als eine zusätzliche Schikane für den verpönten Motorfahrzeugverkehr.

3.5 Tourismus

Aus den vier autofreien Sonntagen resultiert – ganz abgesehen vom Imageverlust – ein wirtschaftlicher Nachteil für die peripheren Gebiete im allgemeinen und für jene Orte

¹⁴ Luftschadstoffemissionen des Strassenverkehrs 1950 bis 2020, Nachtrag, Schriftenreihe Umwelt Nr. 255; Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal); Bern, April 2000

im speziellen, die auf den motorisierten Sonntagsausflugsverkehr angewiesen sind. Damit führt die „Sonntags-Initiative“ zu beträchtlichen wirtschaftlichen Einbussen in den betroffenen Regionen und bewirkt somit generell einen Schaden für die Schweizer Volkswirtschaft.

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. Während eines ganzen Jahres reisen über 200 Millionen Personen auf der Strasse in die Schweiz ein. Dies bedeutet einen Tagesdurchschnitt von gut 550'000 Personen in rund 315'000 Personenwagen – die meisten davon aus Deutschland, Frankreich und Italien.¹⁵ Bei Fahrverboten im Reiseverkehr würden ausländische Touristen wegbleiben, und schweizerische Touristen dürften übers Wochenende ins grenznahe Ausland ausweichen. Dass bei einer Annahme der „Sonntags-Initiative“ auf Kosten der Schweiz ausgerechnet Tourismusregionen im benachbarten Ausland zu den Gewinnern gehören, belegt die Unsinnigkeit des Volksbegehrens.

Mehr als die Hälfte des Ferien- und Geschäftsreiseverkehrs in der Schweiz wickelt sich mit dem Privatauto ab; das heisst: Rund 60 Prozent der schweizerischen und ausländischen Touristen erreichen ihren Ferienort mit dem Auto. Nur rund ein Fünftel der Touristen reisen mit der Bahn, 14 Prozent mit dem Flugzeug und vier Prozent mit Bus/Car/Postauto, Tram oder Metro.¹⁶

90 Prozent der von den Schweizern unternommenen Privatausflüge finden im Inland statt, wobei als Transportmittel zu zwei Dritteln das Auto des Haushalts (55 Prozent) sowie das Geschäfts- oder ein anderes Auto (11 Prozent) benutzt wird. Mehr als die Hälfte (55 Prozent) aller Privatausflüge fallen auf das Wochenende – und zwar in erster Linie auf den Sonntag (32 Prozent).¹⁷

Fast die Hälfte der im Personenverkehr gefahrenen Kilometer werden in Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten zurückgelegt. Tourismusorte, Freizeit- und Sportanlagen können auf den Strassenanschluss nicht verzichten. Pro Jahr werden in der Schweiz rund 400'000 Sportveranstaltungen durchgeführt. Die Ausübung vieler Sportarten wäre

¹⁵ vgl. <http://www.swisstourfed.ch>, Homepage des Schweizer Tourismus-Verbands; Schweizer Tourismus in Zahlen 2002 – Transport

¹⁶ a.a.O.

¹⁷ vgl. <http://www.swisstourfed.ch>, Homepage des Schweizer Tourismus-Verbands; Schweizer Tourismus in Zahlen 2002 – Wie reisen die Bewohner der Schweiz?

ohne die Benützung des Autos gar nicht (mehr) oder nur noch in sehr beschränktem Mass möglich, sei es aufgrund der Ausübungsorte und Ausübungszeitpunkte oder wegen des Transports der erforderlichen und oft umfangreichen Sportausrüstung.¹⁸

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 aufwändiger 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 Personen 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 behindern würde.

Die Schweiz geniesst im Ausland einen guten Ruf als Freizeit- und Ferienland. Sonntagsfahrverbote setzen diesen ausgezeichneten Ruf der Schweiz als Reiseland aufs Spiel. Ihre Einführung wäre ein gravierender Rückschritt ins Zeitalter der Bewirtschaftung und Reglementierung des Reiseverkehrs. Die Zurückweisung von Automobilisten an der Grenze brüskiert die grosse Mehrheit der Touristen und fügt dem Ansehen der Schweiz grossen Schaden zu. Nicht zuletzt würden damit auch die Werbeanstrengungen von Schweiz Tourismus 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, Ausweichen schweizerischer Touristen ins grenznahe Ausland) zu kompensieren.¹⁹

¹⁸ Sport und Verkehr; Sportmotiviertes Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung; Umweltbelastungen und Lösungsmöglichkeiten; Forschungsinstitut für Freizeit und Tourismus (FIF), Bern 1997

¹⁹ BBI 1998 S. 291

Fazit: Neben der Exportwirtschaft und dem Dienstleistungssektor ist der Tourismus eine der bedeutendsten Stützen unserer Wirtschaft. Er leistet als einer der wichtigsten Wirtschaftszweige einen direkten Wertschöpfungsbeitrag von rund vier Prozent an das Bruttoinlandprodukt (BIP). Der Anteil des Tourismus an den totalen Exporteinnahmen beträgt rund zehn Prozent. In der Ertragsbilanz der Schweiz liegt der Tourismussektor an vierter Stelle hinter der Maschinen- und Fahrzeugindustrie, der Chemie- und Uhren, Bijouterie- und Präzisionsinstrumentenindustrie.

Bei Fahrverboten im Reiseverkehr würden ausländische Touristen wegbleiben, und schweizerische Touristen dürften ihren Wochenendausflug ins benachbarte Ausland unternehmen. Letzteres ist umso wahrscheinlicher, als man sich die Tatsache vor Augen führt, dass mehr als die Hälfte der Schweizer Bevölkerung (51 Prozent) verkehrstechnisch näher als 50 Kilometer von der Landesgrenze entfernt wohnt. Allein die Grenzagglomerationen Genf und Basel weisen eine ständige Wohnbevölkerung von rund 850'000 Personen auf. Dass bei einer Annahme der „Sonntags-Initiative“ ausgerechnet Tourismusregionen im angrenzenden Ausland zu den Gewinnern auf Kosten der Schweiz gehören, belegt die absolute Unvernunft des Volksbegehrens.

Kommt nicht zuletzt hinzu, dass sich aufgrund der stark rückläufigen Zahl der Logiernächte von ausländischen Gästen die Umsatzeinbusse für den Schweizer Tourismus im Jahr 2002 auf über 500 Millionen Franken belaufen dürfte.

3.6 Veranstaltungen (Gesellschaft, Kultur, Sport)

Gemäss dem Veranstaltungskalender²⁰ (Stand 11. Februar 2003) von Schweiz Tourismus finden im laufenden Jahr landesweit 570 Veranstaltungen statt. Diese werden den Rubriken Ausstellungen (32), Brauchtum/Märkte (179), Festivals/Feste (132), Messen (66) und Sport (161) zugeordnet. Von den total 570 Veranstaltungen gehen 427 oder rund 75 Prozent an einem Sonntag über die Bühne bzw. ist in der Dauer des Anlasses mindestens einen Sonntag eingeschlossen. Während dies bei den Ausstellungen zu hundert Prozent und bei den Messen zu 86 Prozent der Fall ist, beträgt der prozentuale Anteil bei der Rubrik „Festivals/Feste“ 80, beim Sport 74 und bei der Rubrik „Brauchtum/Märkte“ immerhin noch knapp 65 Prozent.

²⁰ vgl. Anhang oder http://chdt.myswitzerland.com/country/events/events_de.pdf

Grosse und bekannte Brauchtum-Veranstaltungen, die auf einen Sonntag fallen bzw. einen Sonntag einschliessen, sind beispielsweise die Fasnachtsanlässe in Luzern, Bern und Solothurn, das „Sechseläuten“ in Zürich, die Braderie in Biel oder der „Brünigschwinget“. Bei den Festivals und Festen lassen sich z.B. das Musikfestival in Gstaad, die „Fêtes du soleil“ in Lausanne, das internationale Jazzfestival in Bern, das Jazzfestival in Montreux, das „Classic Openair“ in Solothurn oder das internationale Musikfestival in Sion erwähnen. Sportgrosse Ereignisse wie etwa die Weltcup-Rennen am Lauberhorn, der Engadin Skimarathon oder das Montreux Volley Masters vermögen nicht nur zahlreiche Zuschauer anzulocken, sondern ihnen kommt gemäss einer wissenschaftlichen Untersuchung²¹ wegen ihrer hohen Wertschöpfung auch eine beträchtliche ökonomische Bedeutung zu. In allen Fällen profitiert die jeweilige Region stark von den positiven volkswirtschaftlichen Effekten.

3.7 Randregionen

Der MIV ist gerade auf dem Lande nicht mehr wegzudenken: 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.

Viele Bewohner abgelegener und vor allem gebirgiger Regionen mit zahlreichen Einzelhöfen sind allein auf das private Verkehrsmittel angewiesen. Sie alle würden durch Sonntagsfahrverbote ihrer Bewegungsfreiheit beraubt und damit noch stärker isoliert. Das Gefälle zwischen städtischen Agglomerationen und Randgebieten würde verstärkt. Das ist staatspolitisch unerwünscht.

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 vertretbarem 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 öffentli-

²¹ Rütter H./Stettler J./et al.: Volkswirtschaftliche Bedeutung. Schlussbericht, KTI Projekt „Volkswirtschaftliche Bedeutung von Sportgros-sanlässen in der Schweiz“, Luzern 2002

cher Verkehrsbedienung aber beinahe ausgeschlossen. Internationale Veranstaltungen könnten an autofreien Sonntagen in der Schweiz kaum mehr durchgeführt werden.

3.8 Freie Wahl des Verkehrsmittels

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

Die helvetische Gesetzgebung schreibt den Verkehrsteilnehmern prinzipiell nicht vor, welches Verkehrsmittel sie zu benützen haben. Die freie Wahl des Verkehrsmittels ist zudem auch im Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU ausdrücklich verbrieft. Sonntagsfahrverbote greifen klar in diese freie Verkehrsmittelwahl ein, was ein Grossteil der ausländischen Touristen, aber vor allem auch der Schweizer Bevölkerung als ungerechtfertigte Einschränkung ihrer persönlichen Freiheit empfinden würde.

Wenn die Möglichkeit, das Verkehrsmittel frei zu wählen, wegfällt, läuft dies eindeutig auf einen Zwang hinaus. An vier Sonntagen würde anstelle des Individuums der Staat entscheiden, welchen Verkehrsträger die Bürgerin und der Bürger zu benützen oder eben nicht zu benützen haben. Diese würden damit quasi zu einer allfälligen Verwendung der Transportmittel des öffentlichen Verkehrs gezwungen. Das jedoch ist in einer freiheitlich-pluralistischen Gesellschaft absolut inakzeptabel. (→)

Fahrverbote richten sich im übrigen primär gegen Hochhausbewohner. Denn das Ausflugsbedürfnis der Bevölkerung ist stark von der effektiven Wohnsituation abhängig. Das Bedürfnis zum Wegfahren ist bei Bewohnern von Wohnblöcken viel stärker vorhanden als bei solchen von (Vorstadt-)Einfamilienhäusern oder der Landbevölkerung generell. Hochhausbewohner unternehmen ungefähr 30 Prozent mehr Ausflüge als Bewohner von Einfamilienhäusern. Freizeitmobilität ist jedoch nicht nur eine Reaktion auf un-

befriedigende Wohnverhältnisse, sondern auch im Wunsch nach Abwechslung und nach sozialem Kontakt begründet.²²

Viele Befürworter der „Sonntags-Initiative“ sind einfach Gegner des motorisierten Individualverkehrs. Mit Sonntagsfahrverboten bringt man aber weder das Auto weg noch verändert man damit die Gesellschaft oder die Menschen. Ausserdem sind die Gegner von autofreien Sonntagen nicht bessere und nicht schlechtere Menschen als die Befürworter dieser Massnahme. Sie sind auch keine Autofanatiker, sondern sie möchten nur erreichen, dass den Bürgern vom Staat nicht vorgeschrieben wird, wann sie ihr Fahrzeug benutzen dürfen und wann nicht.

3.9 Zwängerei

Im Grunde genommen haben die Stimmbürgerinnen und -stimmbürger schon einmal ein klares Verdikt zur „Sonntags-Initiative“ abgegeben: Das von den Urhebern der Verkehrshalberungs-Initiative vorgeschlagene Massnahmenbündel²³ enthielt nämlich auch vier autofreie Sonntage. In diesem figurierten die Sonntagsfahrverbote als letztgenannte Massnahme – und zwar mit einem bis ins Jahr 2010 äusserst bescheidenen Reduktionspotenzial von 0,6 Prozent der ganzen im Jahr 2000 vom MIV erbrachten Fahrleistung. Die „Sonntags-Initiative“ war somit bereits – wenn auch kleiner – Bestandteil der Verkehrshalberungs-Initiative, die einen Frontalangriff auf den MIV unternahm und dabei kläglich scheiterte: Volk und alle Stände verwarfen sie am 12. März 2000 mit rund 80 Prozent Nein-Stimmen massiv²⁴. Es kommt deshalb einer unglaublichen Zwängerei gleich, den Souverän wegen des gleichen Postulats schon wieder an die Urne zu bemühen.

Beim Volksbegehren für vier autofreie Sonntage handelt es sich also nicht um ein konstruktives oder gar sympathisches Anliegen, das die echten Probleme insbesondere des Freizeitverkehrs aufgreift, sondern um ein überflüssiges Verbot, das sich klar gegen den motorisierten Individualverkehr richtet und die grosse Mehrheit der Bevölkerung dazu zwingt, bei einem nutzlosen Experiment als Versuchskaninchen mitzuwirken.

²² Freizeit und Tourismus; Eine Einführung in Theorie und Politik; Berner Studien zu Freizeit und Tourismus; Heft 41; Bern 2002

²³ GVF-Auftrag Nr. 301: Reduktionspotentiale beim motorisierten Strassenverkehr – Grundlagenbericht zur Verkehrshalberungs-Initiative; Bern, Juni 1997, S. 25

²⁴ BBI 2000 S. 2990-2996

4. DETAILLIERTE SOWIE WEITERE ARGUMENTE

4.1 Volkswirtschaftliche Einbussen

Der Tourismus bildet einen Eckpfeiler der schweizerischen Volkswirtschaft. Bei der Annahme der – prima vista allenfalls verlockend erscheinenden – „Sonntags-Initiative“ muss die Tourismusbranche und mit ihr die gesamte Volkswirtschaft mit ernst zu nehmenden Folgen rechnen. Der private Strassenverkehr, namentlich die Automobilisten, hat seit den 1950er Jahren des letzten Jahrhunderts zu wesentlichen Teilen die strassenseitigen Infrastrukturen zur Verkehrserschliessung der Tourismusregionen bezahlt und auf diese Weise dazu beigetragen, dass das Ferien- und Reiseland Schweiz für bis zu 80 Prozent der Gäste mit dem Automobil erreichbar geworden ist.

Fakt ist, dass sowohl für in- als auch ausländische Touristen die Benützung des privaten Motorfahrzeugs oder eines Mietwagens in den meisten Fällen unverzichtbar ist: zum Beispiel zum Ziehen eines Campingwagens oder Anhängers (für Segelboote, Segelflugzeuge, Pferde, etc.); für den Transport der eigenen Kinder, von Verwandten und Bekannten, von Sportausrüstungen wie Skier, Surfbretter, Gleitschirme, Deltasegler, Velos, Tauchausrüstungen, Zelte und Campingausrüstungen, Haustiere oder zur Beförderung der unterschiedlichsten Güter für das eigene oder gemietete Feriendomizil.

Gemäss einer wissenschaftlichen Untersuchung²⁵ der Universität Bern stellt die Einführung autofreier Sonntage einen schwer abschätzbaren Einflussfaktor dar. Bei einer allfälligen Annahme der „Sonntags-Initiative“ würden sich laut besagter Untersuchung die Umsatzrückgänge für die auf den Ausflugs-, insbesondere den Tagedtourismus²⁶ angewiesenen Betriebe in der Grössenordnung von 45 bis 200 Millionen Franken pro Jahr bewegen. Dass bedeutet, dass sich beim von der Initiative propagierten Versuch über vier Jahre der Verlust auf rund 180 bis 800 Millionen Franken summieren würde.

Der Ausflugsverkehr darf in seiner ökonomischen Bedeutung nicht unterschätzt werden. Auch wenn die aus dem Tagesausflugstourismus resultierenden Umsätze nicht das glei-

²⁵ Autofreie Sonntage: Auswirkungen auf den Schweizer Ausflugs- und Tagedtourismus – Reaktionen der Nachfrageseite und Handlungsstrategien für touristische Leistungsträger; Forschungsinstitut für Freizeit und Tourismus (FIF); Universität Bern; Bern 1999; S. 186 f

²⁶ a.a.O. S. 39: Unter einem Tagesausflug am Sonntag ist eine Ortsveränderung über die Grenzen des unmittelbaren Wohn- bzw. Arbeitsumfeldes von mindesten fünf und maximal 24 Stunden Dauer ohne auswärtige Übernachtung zu verstehen. Die Reise erfolgt zum Zweck der Entspannung, Erholung und Unterhaltung.

che Ausmass erlangen wie im Ferientourismus, so stellt der Ausflugstourismus einen unverzichtbaren Bestandteil des Binnentourismus dar. Wie die anderen Tourismusformen trägt auch der Ausflugstourismus zur Schaffung von Einkommen und Arbeitsplätzen bei. Viele Destinationen und viele touristische Ziele sind auf die zahlreichen Ausflügler angewiesen. Für viele Orte ist der Ausflugstourismus sogar mit dem Ferientourismus gleichbedeutend. Eine zentrale Bedeutung wird dem eintägigen Ausflugstourismus in Naherholungsgebieten sowie in Orten mit besonderen Sehenswürdigkeiten zugewiesen. Aber auch in Städten oder in Ferienorten bilden die Tagestouristen einen wichtigen Teil der Gesamtnachfrage²⁷ – dies primär an Sonntagen, an denen rund 90 Prozent aller Tagesausflüge stattfinden²⁸.

Der Ausflugstourismus ist vorwiegend binnenorientiert; das heisst, dass nur gut fünf Prozent aller Ausflüge ins benachbarte Ausland führen. Vor allem in den Berggebieten ist der Tourismus der antreibende Wirtschaftszweig. Vom Tagestourismus profitieren im Inland in erster Linie die touristischen Spezialverkehrsmittel wie z.B. Seil- und Bergbahnen sowie die Gastronomie. Je nach Ausflugsmotiv erzielen auch der Einzelhandel und kulturelle Einrichtungen Gewinne. Gerade die Bergbahnen sind auf die Tagestouristen angewiesen, da sie zu einer deutlich höheren Auslastung der bestehenden Kapazitäten beitragen. Vielerorts ist das Überleben der Bergbahnen ohne Tagestourismus in Frage gestellt, da er teilweise bis über 30 Prozent der jährlichen Einnahmen ausmachen kann. Auch für die Mehrheit der Restaurationsbetriebe bildet der Tagestourismus eine grosse und wesentliche Einnahmequelle. Es gibt diesbezüglich Betriebe, die praktisch ausschliesslich vom Tagestourismus leben.²⁹

Nicht zuletzt wäre es ein eklatanter Widerspruch, wenn der Bund dem Schweizer Tourismus mit Sonntagsfahrverboten einerseits Steine in den Weg legen würde; ihn aber andererseits in der Zeitspanne 2003-2007 mit 135 Millionen Franken fördern will.³⁰ In der vergangenen Wintersession ist der Ständerat dem entsprechenden Vorschlag des Bundesrats gefolgt und hat die finanzielle Unterstützung gutgeheissen.

²⁷ a.a.O. S. 43

²⁸ a.a.O. S. 121

²⁹ a.a.O. S. 44 f

³⁰ BBI 2002 S. 7155-7224; Botschaft über die Verbesserung von Struktur und Qualität des Angebotes des Schweizer Tourismus vom 20. September 2002

4.2 Isolationismus und Kontrollaufwand

Aufgrund ihrer geografischen Lage ist die Schweiz eine Drehscheibe für den Verkehr zwischen Nord- und Süd-, aber auch zwischen West- und Osteuropa. Seit Jahrhunderten gilt die Eidgenossenschaft als klassisches Transitland im Herzen Europas. Ein Binnenland wie die Schweiz muss ein immenses Interesse daran haben, dass es im Verkehrssektor in keiner Weise diskriminiert wird. Dieser zentrale Grundsatz ist insbesondere auch im Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU verankert.

Es ergibt daher absolut keinen Sinn, wenn die Schweiz nun mit einer allfälligen Annahme der „Sonntags-Initiative“ diesen Grundsatz verletzt, denn: Auch bei bestmöglicher Information in den Nachbarstaaten und im übrigen Europa könnte nicht vermieden werden, dass ausländische Fahrzeuge an Grenzübergängen in grosser Zahl zurückgewiesen werden müssten. Allein im Raum Basel fahren in den Hauptreisemonaten an Spitzensontagen rund 60'000 Motorfahrzeuge in unser Land ein. Es ist davon auszugehen, dass die Schweiz mit der Einführung von Fahrverbotssonntagen die Gefahr heraufbeschwören würde, dass das angrenzende Ausland Retorsionsmassnahmen ergreifen würde.

Die Schweiz kann es sich längst nicht mehr leisten, verkehrspolitische Entscheide isoliert und nach rein nationaler geschweige denn nach regionaler Interessenslage zu beurteilen. Die Verhinderung des Durchgangsverkehrs an vier Sonntagen pro Jahr führt zu einer offensichtlichen und gravierenden Behinderung des freien Personenverkehrs – primär zwischen Deutschland und Italien. In ihren Auswirkungen würden diese autofreien Sonntage faktisch als eine gegen die Nachbarstaaten gerichtete und auf keine völkerrechtliche Norm abgestützte Massnahme interpretiert. Die Souveränität eines Staates bedeutet jedoch nicht nur *Verhaltensrecht* innerhalb des Landes, sondern auch *Verhaltenspflicht* innerhalb der Völkergemeinschaft. Freizügigkeit im Verkehr ist dabei eines der Hauptinstrumente, um das friedliche Neben- und Miteinander der Staaten zu garantieren.

Der Vollzug der Sonntagsfahrverbote, welcher primär Sache der Kantone und Gemeinden wäre, würde einen umfangreichen Kontrollapparat und einen riesigen Kontrollaufwand bedingen. Dies ist auch nicht weiter erstaunlich, wenn man bedenkt, dass das Gemeindestrassennetz in der Schweiz rund 51'000 Kilometer, dasjenige der Kantonsstrassen 18'300 Kilometer und jenes der Nationalstrassen 1'669 Kilometer umfassen. Auch würde die Kontrolle der Grenzübergänge einen erheblichen Aufwand bedeuten. Denn ganz im Gegensatz zu den drei autofreien Sonntagen im Jahr 1973, an denen in

den meisten angrenzenden Ländern ebenfalls Fahrverbote herrschten, müssten die Grenzbehörden Tausende von Motorfahrzeugen an der Einfahrt hindern.

Eine grosse Minderheit, die sich durch die Fahrverbote in ihrem wirtschaftlichen Fortkommen beeinträchtigt sehen, und viele Leute, welche die Verbote als ungerechtfertigten Eingriff in ihre persönliche Freiheit ablehnen, könnten nur mit sehr aufwändigen und straffen Kontrollmassnahmen gezwungen werden, die Verbote einzuhalten. Die Polizei hat im Bereich des Strassenverkehrs bereits heute eine ausserordentliche Fülle von Aufgaben wahrzunehmen; ihr dürften beim Vollzug der „Sonntags-Initiative“ grosse Schwierigkeiten erwachsen. Andererseits gäbe es für die betreffenden Polizeieinsätze auch aus der Sicht der Bürger Grenzen; diese wollen ja nicht in einem Polizeistaat leben.

4.3 Ausnahmen

Laut Initiativtext muss der Bundesrat innert neun Monaten die im öffentlichen Interesse liegenden Ausnahmen von den Sonntagsfahrverboten in einer Verordnung festlegen. Die hienach angeführte Liste³¹ der Ausnahmen, die der Bundesrat für die drei autofreien Sonntage im Jahr 1973 erliess, zeigt, dass bei einer allfälligen Annahme der „Sonntags-Initiative“ etliche Fahrzeuge auf den Strassen zirkulieren und somit auf diesen trotzdem eine grosse und nicht zu unterschätzende Unfallgefahr bestehen wird.

Damals galt das Verbot allgemein nicht für Fahrten

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

Im speziellen galt das Fahrverbot nicht für unaufschiebbare berufliche und dienstliche Fahrten

- der Polizei, der Zollverwaltung und der Feuerwehr;
- der praktizierenden Ärzte und Tierärzte;
- der Hebammen, des Krankenpflegepersonals und der Krankentransportunternehmer;
- der Spitäler, Kranken-, Irren- und Strafanstalten;

³¹ AS 1973 II 1735

- der Seelsorger
- zum Transport von Leichen;
- der privaten und öffentlichen Pikett-, Reparatur-, Entstörungs- und Zustelldienste; der privaten Bewachungsdienste; zur Lebensmittelversorgung und -verteilung;
- zur Sicherung der landwirtschaftlichen Produktion
- von Presse, Radio und Fernsehen.

Die Initianten gehen davon aus, dass auch für ihr Volkbegehren im grossen und ganzen dieser Ausnahmekatalog – mit gewissen Einschränkungen – zum Zuge kommt.

4.4 Indirekter Gegenvorschlag

Die eidgenössischen Räte haben sich intensiv mit der Idee eines indirekten Gegenvorschlags, der zwei Sonntagsfahrverbote bzw. einen autofreien Sonntag vorsah, auseinandergesetzt. Letztlich hat der Ständerat am 24. September 2002 in seiner Funktion als Erstrat diesem Gegenentwurf mit 25 zu 16 Stimmen eine klare Absage erteilt, womit er ausser Rang und Traktanden fiel. Mit diesem deutlichen Entscheid ist die Kleine Kammer letztlich der ablehnenden Haltung des Bundesrats gefolgt.

Dieser gelangt in seiner Botschaft zur „Sonntags-Initiative“ punkto indirekten Gegenvorschlag zu einem klaren Fazit: „Denkbar wäre eine Reduktion der Verbotstage, z.B. nur ein autofreier Bettag, nur ein Motorfahrzeugverbot (ohne freien Gemeingebrauch der öffentlichen Strassen für die Bevölkerung) oder die Sperrung bestimmter Strecken. Der Bundesrat hat die Vor- und Nachteile abgewogen und ist zum Schluss gekommen, dass die aufgeführten Nachteile dadurch zwar gemildert werden könnten, die grundsätzlichen Probleme hinsichtlich internationaler Lage, Benachteiligung bestimmter Wirtschaftszweige und Bevölkerungsteile und Einschränkung der freien Wahl des Verkehrsmittels bestünden aber weiterhin.“³²

Für den Bundesrat sind autofreie Sonntage – ausser in Notlagen – nicht opportun.³³ Ins gleiche Horn stossen auch die meisten Verbände, Organisationen und Parteien sowie 17 von 26 Kantonen, die sich im Rahmen eines Vernehmlassungsverfahrens kategorisch

³² BBI 2000 S. 523

³³ a.a.O.

gegen zwei autofreie Sonntage ausgesprochen haben. Nicht einmal die neun übrigen Kantone haben solche Sonntagsfahrverbote vorbehaltlos befürwortet.

Es ist letztlich unerheblich, an wie vielen Sonntagen ein landesweites Fahrverbot gilt. Die vielfältigen und grossen Probleme, die Sonntagsfahrverbote mit sich bringen, sind nicht von der Anzahl solcher Verbotssonntage abhängig. Ob an zwölf, acht, vier, zwei Sonntagen oder an nur einem Sonntag ein flächendeckendes Motorfahrzeugverbot gilt: Die Probleme bleiben bestehen; die eklatanten Mängel überwiegen die vermeintlichen Vorteile bei weitem. Punkto Vollzug durch die Kantone wird das Missverhältnis zwischen (Verwaltungs-)Aufwand und „Ertrag“ sogar je grösser, desto weniger Sonntagsfahrverbote sie durchzusetzen haben.

4.5 Fehlende Akzeptanz

Ein entscheidendes Argument gegen die „Sonntags-Initiative“ ist ganz eindeutig die fehlende Akzeptanz dieses Volksbegehrens. Gemäss der im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramms NFP 41 „Verkehr und Umwelt“ gemachten umfangreichen Studie „Akzeptanz der schweizerischen Verkehrspolitik bei Volksabstimmungen und Vollzug“³⁴ stösst eine Einschränkung der Mobilität bei der Bevölkerung auf Ablehnung. Aus dem hievorigen Forschungsbericht geht auf der Basis der Untersuchung von 27 eidgenössischen und 102 kantonalen Abstimmungen insbesondere unmissverständlich hervor, dass eine vom Stimmvolk getragene nachhaltige Verkehrspolitik die Begrenzung des Individualverkehrs auf der Strasse klar ablehnt.

Mit aller Deutlichkeit bestätigen dies die jüngsten Ergebnisse der letzten beiden Volksabstimmungen betreffend landesweite Einschränkungen des privaten Strassenverkehrs. Die Eidgenössische Volksinitiative „für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 innerorts mit Ausnahmen (Strassen für alle)“ wurde am 4. März 2001 bei einer hohen Stimmbeteiligung von 55 Prozent mit 2'063'314 Nein- zu 525'609 Ja-Stimmen von Volk und allen Ständen bachab geschickt. Dies entspricht einer Ablehnung im Verhältnis 4:1.³⁵ Die Eidgenössische Volksinitiative „für die Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs zur Erhaltung und Verbesserung von Lebensräumen (Verkehrshalbierungs-Initiative)“ wurde am 12. März 2000 bei einer Stimmbeteiligung von immerhin 42 Prozent mit 1'532'518

³⁴ Akzeptanz der schweizerischen Verkehrspolitik bei Volksabstimmungen und im Vollzug; Bericht D12; Bern, 2000

³⁵ BBI 2001 S. 2075

Nein- zu 415'605 Ja-Stimmen von Volk und allen Ständen massiv verworfen. Dies entspricht ebenfalls einer Ablehnung im Verhältnis 4:1.³⁶

Es ist davon auszugehen, dass bereits heute etliche Bürgerinnen und Bürger freiwillig bzw. aus eigenem Antrieb mehrere Sonntage pro Jahr zu Hause bleiben und nicht von einem Motorfahrzeug Gebrauch machen. Sie können frei wählen, welche Sonntage dies sind. Es liegt wohl auf der Hand, dass es sich dabei eher um Sonntage handeln wird, an denen schlechtes Wetter herrscht. Die „Sonntags-Initiative“ will nun eine Sonntagsruhe für alle an einem Sonntag pro Jahreszeit befehlen. Dies schränkt jedoch die bestehende Wahlmöglichkeit jedes einzelnen massiv ein. Mehr noch: Eine derartige dirigistische Vorschrift ist letztlich kontraproduktiv, wenn dadurch z.B. an einem schönen Herbstsonntag der Ausflug in die Berge verunmöglicht wird. Eine solche Massnahme werden die Bürgerin und der Bürger nicht nachvollziehen können; eine dementsprechende Verärgerung und Staatsverdrossenheit wird sich breit machen.

4.6 Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr

Auf den ersten Blick könnte man sich zwar von den Sonntagsfahrverboten insofern Vorteile für den öffentlichen Verkehr versprechen, als mehr Autofahrer auf den öffentlichen Verkehr umsteigen würden, weil der motorisierte Privatverkehr an vier Sonntagen verboten ist. Es lässt sich jedoch im voraus schlecht abschätzen, welche Mehrfrequenzen beim öffentlichen Verkehr an den vier autofreien Sonntagen zu erwarten wären. Offen ist auch die Frage, ob die Bevölkerung überhaupt bereit wäre auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen.³⁷

Die Erfahrung der Sonntagsfahrverbote vom Herbst 1973 lehrt, dass sich in dicht besiedelten der Verkehr bei gewissen öffentlichen Verkehrsmitteln verdoppelt bis vervierfacht hat; in ländlichen Gegenden hingegen war dieser zusätzliche Verkehr unbedeutend. Dabei verzeichnete der erste der drei autofreien Sonntage am meisten Mehrverkehr.³⁸ Dies würde die Prognose zulassen, dass die öffentlichen Verkehrsmittel an den autofreien Sonntagen ein grösseres Personenaufkommen zu bewältigen haben, was den Reisekomfort beträchtlich einschränkt. Dieser Umstand könnte einen Teil der Reisenden, die üblicherweise die öffentlichen Transportmittel verwenden, dazu veranlassen, nicht aus-

³⁶ BBI 2000 S. 2990

³⁷ BBI 2000 S. 519

³⁸ BBI 1977 II 1065