

Auswirkungen von «12 autofreien Sonntagen» auf die schweizerische Fremdenverkehrswirtschaft

Ergänzungsbericht zur Botschaft des Bundesrates vom 25. Mai 1977
über die Volksinitiative «für 12 autofreie und motorflugzeugfreie Sonntage
pro Jahr»

**VERFASSER:
SCHWEIZERISCHER FREMDENVERKEHRSVERBAND (SFV)**

Bern, September 1977

INHALTSVERZEICHNIS

	<u>Seite</u>
1. ANLASS UND AUFBAU DES ERGAENZUNGSBERICHTES	2
1.1 Anlass	2
1.2 Aufbau	2
2. ZUR BEDEUTUNG DES TOURISMUS FUER DIE SCHWEIZERISCHE VOLKSWIRTSCHAFT	3
2.1 Devisenpolitisch	3
2.2 Beschäftigungs- und einkommenspolitisch	3
2.3 Regionalpolitisch	4
2.4 Gesellschaftspolitisch	4
3. VOR- UND NACHTEILE DER "BURGDORFER-INITIATIVE" AUS DER SICHT DES TOURISMUS	6
3.1 Wertung der Vorteile	6
3.11 Verbesserung des Umweltschutzes	6
3.12 Einsparung von Energie	7
3.13 Verminderung der Unfälle	7
3.14 Belebung des öffentlichen Verkehrs	7
3.15 Verbesserung der Lebensqualität	8
3.16 Verminderung der Gefährdung nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer	8
3.17 Touristenattraktion	9
3.2 Wertung der Nachteile	9
3.21 Beeinträchtigung persönlicher Freiheitsrechte	9
3.22 Benachteiligung der Bewohner abgelegener Regionen	9
3.23 Wirtschaftliche Benachteiligung abgelegener Regionen	10
3.24 Benachteiligung bestimmter Wirtschaftszweige	11
3.241 Allgemeines	11
3.242 Gastgewerbe	12
3.243 Touristische Transportanlagen	15
3.244 Carunternehmen	18
3.25 Benachteiligung bestimmter sozialer Schichten	19
3.26 Erschwerung der Durchführung von Veranstaltungen	19
3.27 Beeinträchtigung des Rufes der Schweiz als Reiseland	20
3.28 Gefahr von Retorsionsmassnahmen durch Nachbarstaaten bei einer Sperrung der schweizerischen Transitrouten	20
4. ZUSAMMENFASSUNG UND GESAMTBEURTEILUNG	22

1. ANLASS UND AUFBAU DES ERGÄNZUNGSBERICHTES

1.1 Anlass

Der Bundesrat hat in seiner Botschaft über die Volksinitiative "für 12 motorfahrzeugfreie und motorflugzeugfreie Sonntage pro Jahr" vom 25. Mai 1977 nachdrücklich auf die grosse Bedeutung des Tourismus für unser Land hingewiesen und u.a. ausgeführt, dass

- der Tourismus einen Eckpfeiler der schweizerischen Volkswirtschaft bilde
- das Fremdenverkehrsgewerbe und damit die gesamte Volkswirtschaft bei Annahme der Initiative mit ernstzunehmenden Folgen rechnen müssten.

Anlass zum vorliegenden Ergänzungsbericht zur bundesrätlichen Botschaft ist die Sorge der Fremdenverkehrswirtschaft, dass die Auswirkungen der Initiative, die für viele prima vista recht verlockend erscheinen mag, nicht von allen Stimmbürgern in ihrer vollen Tragweite erkannt werden. Der vorliegende Bericht will deshalb die Lage der von der Initiative besonders betroffenen Fremdenverkehrswirtschaft aufzeigen, die Vor- und Nachteile der Initiative aus touristischer Sicht eingehend würdigen und womöglich mit konkreten Zahlen belegen.

Hinter diesem Bericht stehen geschlossen alle massgeblichen Organisationen der schweizerischen Fremdenverkehrswirtschaft und -politik: Schweizerischer Fremdenverkehrsverband, Schweizerische Verkehrszentrale, Schweizer Hotelier-Verein, Schweizer Wirtverband, Verband Schweizerischer Kur- und Verkehrsdirektoren, Touring-Club der Schweiz, Automobil-Club der Schweiz, Schweizerischer Verband der Seilbahnunternehmungen, Schweizerischer Strassenverkehrsverband.

Sie alle hoffen, dass die in der vorliegenden Dokumentation zusammengetragenen Argumente den Politikern und Stimmbürgern unseres Landes ihren Entscheid erleichtern helfen.

1.2 Aufbau

In einem ersten Kapitel wird in geraffter Form die Bedeutung des Tourismus für die schweizerische Volkswirtschaft aufgezeigt. Das nachfolgende Hauptkapitel ist einer detaillierten fremdenverkehrswirtschaftlichen und -politischen Wertung der Vor- und Nachteile der Initiative gewidmet. Die Darstellung folgt dabei der in der Botschaft des Bundesrates gewählten Systematik. Dabei werden alle jene in der Botschaft enthaltenen Abschnitte, die aus touristischer Sicht von Bedeutung sind, wiedergegeben (im folgenden eng gedruckt) und mit ergänzenden Bemerkungen versehen. So kann der vorliegende Bericht auch ohne zusätzliche Konsultation der Botschaft gelesen und verstanden werden.

Der vorliegende Bericht beschränkt sich im wesentlichen auf jenen Aspekt der Initiative der die gewichtigsten Auswirkungen zeitigt, nämlich auf das Sonntagsfahrverbot für Personenwagen. Der Einfachheit halber wird deshalb die Wendung "12 autofreie Sonntage" anstelle von "12 motorfahrzeugfreie und motorflugzeugfreie Sonntage" verwendet.

2. ZUR BEDEUTUNG DES TOURISMUS FUER DIE SCHWEIZERISCHE VOLKSWIRTSCHAFT

Die Schweiz als rohstoffarmes Land ist darauf angewiesen, seinen einzigen Rohstoff, die Landschaft, touristisch bestmöglich zu nutzen. Der Tourismus zeitigt für unser Land im wesentlichen folgende Effekte:

2.1 Devisenpolitisch

Die Ausgaben ausländischer Touristen (Deviseneinnahmen) in der Schweiz betragen 1976 rund 5,4 Milliarden Franken (1970: 3,9 Milliarden Franken). Mit diesem "Exportwert" steht der Tourismus nach der Maschinenindustrie und der chemischen Industrie jedoch noch vor der Uhren- und Textilindustrie auf dem dritten Platz der fünf wichtigsten schweizerischen Exportindustrien. Die Schweizer Touristen ihrerseits gaben für Auslandsreisen (Devisenausgaben) im Jahre 1976 rund 3 Milliarden Franken aus (1970: 1,8 Milliarden Franken). Die Gegenüberstellung von Einnahmen und Ausgaben aus dem grenzüberschreitenden Fremdenverkehr ergibt 1976 einen Aktivsaldo der Fremdenverkehrsbilanz in der Höhe von 2,4 Milliarden Franken, der massgeblich zur positiven Ertragsbilanz der Schweiz beiträgt. Der Aktivsaldo hat sich bis 1973 kontinuierlich vergrössert und erfuhr auch in der Rezession nur eine unbedeutende Schmälerung. Von wachsender Bedeutung ist neben dem grenzüberschreitenden Tourismus auch der Inlandtourismus: Die Schweizer gaben im Jahre 1976 rund 3,5 Milliarden Franken aus für ihre Ferientaufenthalte im Inland.

Rechnet man die aus dem Ausländerverkehr resultierenden Deviseneinnahmen auf die Wohnbevölkerung um, steht die Schweiz mit Fr. 850.-- pro Kopf knapp hinter Oesterreich (Fr. 860.-- pro Kopf) an der Spitze der Weltrangliste der wichtigsten Tourismusländer. Die entsprechenden Vergleichswerte für die beiden anderen Nachbarländer Frankreich und Bundesrepublik Deutschland betragen Fr. 140.-- bzw. Fr. 100.--. Auf der anderen Seite ist die Schweiz selbst auch eine der reisefreudigsten Nationen, betragen doch die Ausgaben der Eidgenossen für Auslandsreisen im Jahre 1976 rund Fr. 470.-- pro Kopf der Bevölkerung (1970: Fr. 300.--). Die Schweiz darf somit als eines der fremdenverkehrintensivsten Länder überhaupt bezeichnet werden.

2.2 Beschäftigungs- und einkommenspolitisch

Allein das Gastgewerbe schafft für rund 160'000 Menschen Arbeit und Einkommen. Das entspricht einem Anteil von beinahe 6 % der in der schweizerischen Wirtschaft tätigen Arbeitskräfte. Hinter dem Baugewerbe, der Maschinenindustrie, dem Detailhandel und der Metallindustrie sind Hotellerie und Gastwirtschaftsgewerbe die wichtigsten Arbeitgeber in unserem Lande. Zählt man die indirekt durch den Tourismus Beschäftigten mit hinzu

(Detailhandel, örtliches und regionales Baugewerbe im Berggebiet usw.), erhöht sich die Anzahl Arbeitskräfte auf die städtische Zahl 240'000.

Der jährliche Gesamtumsatz der schweizerischen Tourismusbranche beträgt schätzungsweise 10 bis 15 Milliarden Franken. Einbezogen sind dabei auch die Ausgaben der Schweizer für ihre Ferientaufenthalte im Inland und die in die Kassen der Transportunternehmungen und Reisebüros fliessenden Gelder.

2.3 Regionalpolitisch

Der Tourismus leistet einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der regionalpolitischen Zielsetzung eines vermehrten Ausgleiches zwischen wirtschaftlich stark und wirtschaftlich schwach entwickelten Regionen in unserem Lande. Mehr als 60 % aller Uebernachtungen entfallen auf die wirtschaftlich sonst wenig begünstigten voralpinen und alpinen Regionen. Im Winter konzentriert sich der Tourismus noch augenfälliger auf die Bergregionen. Ohne Uebertreibung kann man heute denn auch festhalten, dass der Wintersport zum eigentlichen Motor der touristischen Entwicklung in unserem Berggebiet geworden ist. Ohne die Popularisierung des Wintersportes - und hier denken wir vor allem an den alpinen Skilauf - und ohne die Errichtung von touristischen Transportmitteln (Luftseilbahnen, Skilifte usw.), von Betten in Hotellerie und Parahotellerie, der Vermehrung von Handels- und Gewerbebetrieben, wären zahlreiche Gemeinden unseres Berggebietes tief im "Winterschlaf" versunken geblieben und hätten sich weiter entvölkert. Das heute nach wie vor bestehende wirtschaftliche Gefälle zwischen den Bergregionen und den Industrieagglomerationen ist dank der Entwicklung des Tourismus nachweisbar vermindert worden. Aussagen wie "Wintersport - Weisses Gold für unsere Volkswirtschaft" sind weit mehr als nur Schlagworte !

Der Tourismus bringt zahlreichen Bergtälern Arbeit und Einkommen und wirkt so der Landflucht entgegen. Er bildet häufig neben der Landwirtschaft die einzige Erwerbsquelle. Die für die Schweiz so typische, aber einen kargen Ertrag abwerfende Berglandwirtschaft - auch eine touristische Attraktion ersten Ranges - kann vielerorts nur aufrecht erhalten werden, weil der Tourismus den Landwirten zusätzliche Verdienstmöglichkeiten bringt.

2.4 Gesellschaftspolitisch

Der Tourismus erfüllt heute neben der wirtschaftlichen mehr denn je auch noch eine gesellschaftspolitische Funktion. Längst hat man erkannt, dass die mit Ortsveränderung verbundene Erholung für den Einzelnen weit mehr ist als blosser Konsum von touristischen und anderen Dienstleistungen. Die touristische Ausrüstung der Schweiz erlaubt der Wohnbevölkerung und zahlreichen ausländischen Touristen die Verwirklichung des "Tapetenwechsels", der Regeneration der körperlichen und geistigen Kräfte während der Freizeit und

den Ferien. Touristische Anlagen und Einrichtungen sind Stätten der gesellschaftlichen Begegnung, des Kontaktes und der Diskussion zwischen Menschen aller sozialer Schichten.

Die Teilnahme am Tourismus ist heute nicht mehr wie früher einer kleinen Elite vorbehalten. Die Demokratisierung der Ferien und des Reisens hat dazu geführt, dass heute die Mehrheit der Bevölkerung an diesem Vergnügen partizipiert. Rund 70 % der schweizerischen Bevölkerung unternehmen im Laufe eines Jahres mindestens eine Ferienreise mit vier oder mehr Uebernachtungen. Dabei führen 60 % dieser Reisen nach schweizerischen Reisezielen und 40 % ins Ausland. Neben den Ferienreisen nehmen 82 % der schweizerischen Haushalte am Ausflugsverkehr teil und sind durchschnittlich jedes dritte Wochenende unterwegs.

3. VOR- UND NACHTEILE DER "BURGDORFER-INITIATIVE" AUS DER SICHT DES TOURISMUS
(Ergänzungen zur Botschaft)

3.1 Wertung der Vorteile

3.1.1 Verbesserung des Umweltschutzes

"Der Betrieb von Motorfahrzeugen und Motorflugzeugen jeglicher Art verursacht Emissionen, die einen bedeutenden Teil der Umweltbelastung ausmachen. Eine drastische Einschränkung des Verkehrs an motorfahrzeugfreien Sonntagen würde den Motorfahrzeuglärm und die Schadstoffkonzentration in der Luft vermindern."

"Der Verkehr ist die Hauptquelle der Umweltbelastung durch Lärm. Die von den Initianten angestrebten Fahrverbote für Motorfahrzeuge würden während der Verbotszeiten den Verkehrslärm spürbar vermindern. Anwohner von Strassen, die nachts und an Sonntagen eine starke Verkehrsbelastung aufweisen, würden die zeitweisen Verkehrsverminderungen und die damit verbundenen Lärmreduktionen zweifellos sehr schätzen. Die Erfahrungen mit den drei autofreien Sonntagen im Jahre 1973 haben jedoch gezeigt, dass viele Fahrzeugbesitzer Wochenendfahrten wegen des Fahrverbots nicht auslassen, sondern lediglich verschieben."

"Infolge der notwendigen Ausnahmen und der zu erwartenden Verkehrsumlagerungen würden die zwölf motorfahrzeugfreien Sonntage zu einer nur unbedeutenden jährlichen Verminderung der Autoabgase führen. Nach Schätzungen des Eidgenössischen Amtes für Umweltschutz wäre die Verringerung der Schadstoffemissionen in die Luft gesamthaft eher gering und aus medizinisch-ökologischer Sicht kaum von Bedeutung."

Die Einführung von zwölf autofreien Sonntagen würde namentlich den im ländlichen Raum gelegenen Restaurationsbetrieben und den touristischen Spezialverkehrsmitteln betriebs- und volkswirtschaftlich nicht zu verantwortende Ertragseinbussen bringen. Zu erwartende Beschäftigungs- und Einkommensrückgänge würden unweigerlich ein Absinken des Steueraufkommens vor allem der natürlichen Personen und Geschäftsinhaber bewirken, wodurch zahlreiche Gemeinden im Berggebiet nicht zuletzt auch bei der Erfüllung ihrer wichtigen Umweltschutzaufgaben (Gewässerschutz, Kehrlichtbeseitigung usw.) in finanzielle Engpässe geraten würden. Es sind jedoch gerade diese Aufgaben, die von allen Seiten übereinstimmend als besonders dringlich bezeichnet werden. Das als Verbesserung des Umweltschutzes gedachte Sonntagsfahrverbot wird demnach nicht nur keinen spürbaren Beitrag zur Erreichung dieses Zieles leisten, sondern dazu führen, dass die finanziellen Einbussen es zahlreichen ländlichen Gemeinden erschweren, wenn nicht verunmöglichen werden, die erforderlichen Umweltschutzinvestitionen weiterhin in erwünschtem Ausmasse zu tätigen. So entstünde die groteske Situation, dass der Umweltschutz den Umweltschutz selbst in Frage stellt.

Die Umwelt, vor allem Flora, Fauna und Gewässer können die durch die Kleinräumigkeit der Schweiz bedingte hohe Belastung pro Flächeneinheit nummehr ertragen und sich regenerieren, wenn eine angemessene gleichmässige Verteilung über das Land erzielt werden kann.

Ein Autofahrverbot würde die Ausflüglerströme an wenige Orte mit der daraus resultierenden Ueberlastung lenken.

3.1.2 Einsparung von Energie

"In der Schweiz ist nach Angaben des Eidgenössischen Amtes für Energiewirtschaft (Bulletin des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins und des Verbandes schweizerischer Elektrizitätswerke Nr. 23, 1976) der Verkehr mit rund 25 Prozent am Endenergieverbrauch beteiligt; die übrigen massgebenden Verbrauchssektoren sind die Industrie (etwa 25 %) und die Haushalte, inklusive Gewerbe und Landwirtschaft (etwa 50 %). Von den im Jahre 1975 in der Schweiz verbrauchten flüssigen Brenn- und Treibstoffen dienten rund 32 Prozent dem Betrieb von Motorfahrzeugen."

"Weil Ausnahmegewilligungen erteilt werden müssten und ein beträchtlicher Teil der verbotenen Sonntagsfahrten verschoben würden, würde die Verminderung des Energieverbrauchs der Schweiz infolge zwölf motorfahrzeugfreier und motorflugzeugfreier Sonntage wesentlich weniger als 0,5 Prozent betragen."

3.1.3 Verminderung der Unfälle

"Die zu erwartende Verschiebung der an den zwölf Verbotssonntagen nicht erlaubten Sonntagsfahrten würde unmittelbar vor und nach der Fahrverbotszeit und insbesondere an den Sonntagen ohne Fahrverbot zu Mehrverkehr und teilweise zu unfallträchtigen Verkehrsspitzen führen. Es wäre nicht ausgeschlossen, dass aus diesem Grunde die Zahl der Unfälle überhaupt nicht abnehmen würde."

3.1.4 Belebung des öffentlichen Verkehrs

Die von den Initianten erhoffte und volkswirtschaftlich erwünschte Mehrbenützung der öffentlichen Verkehrsmittel würde sich in erster Linie für die städtischen Verkehrsbetriebe und die öffentlichen Bahn- oder Busunternehmen im Nahbereich dicht besiedelter Gegenden positiv auswirken. Für die Bevölkerung dieser Gegenden ist das öffentliche Verkehrsmittel meistens relativ leicht erreichbar. Die ländliche Bevölkerung indessen würde infolge der vielerorts unzureichenden Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel stark benachteiligt.

"Die Mehrfrequenzen bei je einem Fahrverbotssonntag pro Monat lassen sich nicht zum voraus abschätzen. Bei einzelnen Unternehmungen mit ohnehin grossen saisonalen Nachfrageschwankungen könnten sich infolge der Nachfragesteigerung an Fahrverbotssonntagen Kapazitätsengpässe einstellen. Zwar waren im Jahre 1973 alle Unternehmen in der Lage, die zusätzlichen Leistungen mit eigenem Personal und eigenen Fahrzeugen zu erbringen. Dabei muss aber berücksichtigt werden, dass die drei Sonntage in eine an sich verkehrsame Zeit fielen. Wiederholte Nachfragesteigerungen an motorfahrzeugfreien Sonntagen könnten Unternehmungen unter Umständen zwingen, zusätzliche Fahrzeuge zu beschaffen, die ausserhalb dieser Tage nicht ausgelastet wären."

Ein "allgemeines Umsteigen" vom privaten auf öffentliche Verkehrsmittel ist mit der Einführung von zwölf autofreien Sonntagen namentlich aus folgenden Gründen nicht zu erwarten

- Der Privatverkehr ermöglicht maximale Mobilität und Unabhängigkeit. Deshalb ist er mit einem Anteil von durchschnittlich rund 70 % die hauptsächliche Verkehrsform des Ferienaufenthalts-tourismus und des Ausflugs- und Wochenendverkehrs. Ohne den Privatverkehr wäre der moderne Tourismus schlechthin undenkbar; der Privatverkehr kann im Tourismus nicht durch den öffentlichen Verkehr substituiert werden.
- Im Durchschnitt unternimmt die Schweizer Bevölkerung heute lediglich jedes dritte Wochenende einen Ausflug. Anstelle einer Mehrfrequentierung der öffentlichen Verkehrsmittel ist deshalb ein Verschieben der Ausflüge auf nicht autofreie Sonntage wahrscheinlich.
- Viele Ausflugsziele sind mit dem öffentlichen Verkehrsmittel nicht oder nur schwer erreichbar.

3.15 Verbesserung der Lebensqualität

"Motorfahrzeugfreie und motorflugzeugfreie Tage könnten geeignet sein, den Sinn für Werte zu wecken, die eine echte innere Bereicherung bringen. Falls die Fahrverbote mithelfen würden, das Dorf-, Quartier- und Familienleben neu aufblühen zu lassen, wäre dies positiv zu werten. Begrüssenswert wäre auch, wenn sie zur Folge hätten, dass die Menschen den Dialog untereinander wieder vermehrt suchen oder Ruhetage wieder ihrer ursprünglichen Bedeutung entsprechend verbringen und damit eine bessere Erholung vom täglichen Stress finden würden."

Das Verbot des privaten Motorfahrzeugverkehrs an 12 Sonntagen wird für bestimmte Bevölkerungskreise, so insbesondere für Anwohner verkehrsreicher Strassen zu einer Verbesserung der Lebensqualität führen. Bevölkerungsschichten die in bevorzugten Wohnverhältnissen leben (Einfamilienhäuser, eigener Garten, "ländliche Atmosphäre" usw.) und die deshalb für ihre Wochenenderholung nicht auf eine Ortsveränderung angewiesen sind, werden durch die Fahrverbotssonntage kaum berührt. Bewohner von Grossüberbauungen hingegen haben wegen der geringeren Wohnqualität erwiesenermassen ein besonders starkes Bedürfnis nach Tapetenwechsel. Die Möglichkeit der Benützung des Personenwagens bildet - wie bereits gesagt - für die meisten Leute eine Voraussetzung für die Verwirklichung dieser Ortsveränderung.

Eine Voraussetzung um über Lebensqualität überhaupt diskutieren zu können, ist ein gewisses Einkommen. Die Initiative entzieht jedoch gewissen Bevölkerungskreisen Beschäftigung und damit Einkommen und beeinträchtigt somit deren Lebensqualität.

Ein Sonntagsfahrverbot begünstigt also die wohlhabenderen Bevölkerungsschichten und benachteiligt die "wirtschaftlich Schwachen". Also: Lebensqualität für wen ?

3.16 Verminderung der Gefährdung nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer

"Durch die starke Zunahme des Motorfahrzeugverkehrs ist die Sicherheit insbesondere der Fussgänger und Radfahrer stark beeinträchtigt worden. An Sonntagen mit einem Verbot des

privaten Motorfahrzeugverkehrs könnten diese Verkehrsteilnehmer das ihnen zugängliche Strassennetz bei erheblich verminderter Unfallgefahr benutzen. Fussgänger und Radfahrer wären nicht mehr gezwungen, abgelegene, verkehrsarme Strassen aufzusuchen, um eine ruhige, ungefährdete Sonntagswanderung durchzuführen."

3.17 Touristenattraktion

Nach Auffassung der Initianten werden die 12 autofreien Sonntage für die Touristen in unserem Lande eine Attraktion darstellen. Die Mobilität, so vor allem jene mit dem Personenwagen, bildet jedoch ein konstituierendes Element des Tourismus. Auf's Ganze gesehen ist die Einschränkung dieser Mobilität für den Tourismus wesentlich negativer zu werten als die Attraktion motorfreier Strassen für die doch nicht so zahlreichen Wanderer und Radfahrer. Eine Massnahme, die den Tourismus in seinen hauptsächlichen Formen in Frage stellt, ist wohl eher eine "Touristenfalle" als eine Touristenattraktion.

3.2 Wertung der Nachteile

3.2.1 Beeinträchtigung persönlicher Freiheitsrechte

"Ein Verbot jeglichen privaten Motorfahrzeugverkehrs und Motorflugzeugverkehrs (inkl. des Verkehrs von Fahrzeugen mit Hilfsmotor) bedeutet eine erhebliche Beeinträchtigung der Freiheitsrechte vieler Bürger. Die Schweizerische Verkehrspolitik beruht auf dem Grundsatz der freien Wahl der Verkehrsmittel. Durch ein Fahr- und Flugverbot würde dieses Freiheitsrecht für alle, die keinen Anspruch auf eine Ausnahmegewilligung hätten, während der Verbotszeit aufgehoben. Ein derart schwerwiegender Eingriff in die persönlichen Freiheitsrechte wäre unseres Wissens, von Notrechtsmassnahmen abgesehen, ohne Beispiel."

Der Tourismus wird oft als die am meisten "freisetzen" und erholungsintensivste Freizeitbeschäftigung bezeichnet. Er trägt entscheidend zur Regeneration der menschlichen Leistungskraft bei. Die körperliche und geistige Regeneration ihrerseits ist aufs engste mit dem Tapetenwechsel bzw. der Ortsveränderung verbunden. Mit einem Sonntagsfahrverbot würde nicht nur die freie Wahl des Verkehrsmittels aufgehoben, vielmehr würden breite Bevölkerungskreise in ihrer Freizeitgestaltung eingeschränkt. Zum Vollzug des Tapetenwechsels gehört es, dass die andere Umgebung frei wählbar ist und ebenso die Wahl des Verkehrsmittels nicht aufgezwungen wird.

3.2.2 Benachteiligung der Bewohner abgelegener Regionen

"Die Bevölkerung des Mittellandes ist, von Ausnahmen abgesehen, in der Lage, ohne private Motorfahrzeuge mit einem vertretbaren zeitlichen Aufwand einen Anschluss an ein öffentliches Verkehrsmittel zu erreichen. Für Bewohner abgelegener und vor allem gebirgiger Regionen ist dies sehr oft nicht der Fall, da solche Gebiete durch öffentliche Verkehrsmittel nur sehr unzureichend erschlossen werden. Viele Bewohner abgelegener Einzelhöfe sind heute auf private Verkehrsmittel angewiesen. Sie alle, insbesondere aber ältere und gehbehinderte Leute, würden durch ein Sonntagsfahrverbot für private Motorfahrzeuge ihrer Mobilität beraubt. Dies hätte weitreichende Konsequenzen: Die schon heute vielfach

benachteiligten Bewohner abgelegener Wohnstätten und Siedlungen in Gebirgsregionen würden vom persönlichen Kontakt mit Leuten ausserhalb ihrer Wohnstätten während der Fahrverbotszeit weitgehend ausgeschlossen. Zudem würden in ländlichen Gebieten kulturelle, sportliche und ähnliche Veranstaltungen an den Verbotssonntagen erschwert oder gar verunmöglicht. Demgegenüber wäre die städtische Bevölkerung dank eines dichten öffentlichen Verkehrsnetzes in der Lage, ein breites Angebot an Unterhaltungs- und Erholungsmöglichkeiten in der Stadt und ihrer näheren Umgebung in Anspruch zu nehmen. Das Attraktivitätsgefälle zwischen Agglomerationen und Randgebieten würde noch verstärkt."

3.23 Wirtschaftliche Benachteiligung abgelegener Regionen

"Eine zweckmässige Verkehrserschliessung ist, neben andern Standortfaktoren, massgebend für die wirtschaftliche und damit bevölkerungsmässige Entwicklung jeder Region. Abgelegene Regionen verfügen durchwegs nur über eine schwache öffentliche Verkehrs-Infrastruktur. In solchen Gebieten gewährleistet die Strasse die unerlässliche Verkehrserschliessung."

Die fortschreitende Realisierung des Nationalstrassennetzes lässt städtische Agglomerationen und Erholungsgebiete näher zusammenrücken und verbessert deren Erreichbarkeit.

So sind zahlreiche Regionen unseres Landes - neben ihrer Funktion als Feriengebiete - zu viel besuchten Zielen der Naherholung, des Ausflugs- und Wochenendsverkehrs der Städter geworden. Man denke beispielsweise an das Berner Oberland als beliebtes Naherholungsgebiet der Agglomerationen Bern, Basel, Solothurn, ja sogar Zürich oder an die besonders frequentierten voralpinen Regionen Jura, Emmental, Toggenburg u.a.m.

"Sportbahnen, Ausflugsrestaurants usw. verdanken ihre wirtschaftliche Existenz überwiegend den Wochenendbesuchern. Die Zahl der Gäste, die im Naherholungsverkehr an Wintersonntagen zum Beispiel das Berner Oberland besuchen, steht zur entsprechenden Zahl der Gäste an Winterwerktagen im Verhältnis 70:30. Im Sommer sind die Unterschiede weniger krass; doch liegen auch hier die Sonntagsfrequenzen 10-20 Prozent über jenen der Werkstage. Für die Wirtschaft der meisten Erholungsgebiete ist der Naherholungs-Verkehr von grosser, vielfach entscheidender Bedeutung."

"Randgebiete, insbesondere im Gebirge, sind Agrarregionen ohne massgebliche gewerblich-industrielle Wirtschaftsbasis. Die Landwirtschaft ist aber in diesen Gebieten nicht in der Lage, den Bewohnern existenzsichernde Einkünfte zu gewährleisten. Touristische Einrichtungen, wie Gaststätten, Hotels, Souvenirläden, Sportbahnen, Skilifte usw., bilden eine unerlässliche Ergänzung der Wirtschaftsbasis solcher Regionen. Viele Landwirte im Berggebiet können ihre landwirtschaftlichen Heimwesen nur weiter bearbeiten, weil sie bei touristischen Einrichtungen temporär, insbesondere an Wochenenden, einen Zusatzverdienst erzielen können."

Die Symbiose zwischen Landwirtschaft und Tourismus würde durch die Initiative gefährdet. Eine Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Nutzung unserer Erholungsgebiete hätte unweigerlich negative Auswirkungen auf die Pflege unserer Kulturlandschaft, die ihrerseits für den Tourismus lebensnotwendig ist, zur Folge. Bereits vor Jahren betonte der Direktor der Schweizerischen Verkehrszentrale, Dr. W. Kämpfen, dass in einem anderen Wirtschaftszweig Kapital verloren und zurückgewonnen werden könne, im Tourismus jedoch die Grundsubstanz - die Landschaft und das Land - einmal verloren unwiederbringbar sei. Nicht die Leistungen von Hotels, Luftseilbahnen und Skiliften, Kunsteisbahnen usw. stehen

im Mittelpunkt der touristischen Bedürfniswelt, sondern die landschaftlichen Reize der Erholungsgebiete.

"Sonntagsfahrverbote hätten starke zeitliche und regionale Verschiebungen der Nachfrage zur Folge. Gebiete, die nicht am öffentlichen Verkehrsnetz liegen, müssten an jedem vierten Sonntag in Kauf nehmen, dass sehr viele Gäste ausbleiben. Für Regionen mit ohnehin schwacher Wirtschaftsbasis könnte dies verheerende Auswirkungen haben."

"Andere Gebiete, hauptsächlich agglomerationsnahe Gebiete mit guter Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel, würden von den Verlagerungen des Wochenendtourismus profitieren."

Seit Jahren unternehmen Bund und Kantone grosse Anstrengungen unter Bereitstellung erheblicher finanzieller Mittel zur Förderung der wirtschaftlichen Randgebiete unseres Landes. Das gesamtwirtschaftliche Entwicklungskonzept für das Berggebiet geht dabei von folgenden Zielsetzungen aus:

- Sicherstellung einer angemessenen Besiedelung der Bergregionen
- Abbau des Wohlstandsgefälles zwischen entwicklungsschwachen Bergregionen und Ballungsräumen.

Der Tourismus spielt bei der Erreichung dieser Ziele eine führende Rolle, gestatten es doch die Standortvoraussetzungen in diesen Gebieten kaum, durch eine Förderung von Industrie/Gewerbe oder Landwirtschaft massgebliche Verbesserungen zu erzielen. Eine Beeinträchtigung des Tourismus durch die 12 autofreien Sonntage stellt somit gleichzeitig die Erreichung der regionalpolitischen Ziele und den Erfolg der Berggebietsförderung schlechthin in Frage.

3.24 Benachteiligung bestimmter Wirtschaftszweige

3.241 Allgemeines

Der Wochenendverkehr ist in unserem Land sehr gross: 82 % der Haushalte nehmen am Ausflugsverkehr teil und sind durchschnittlich jedes dritte Wochenende unterwegs, wobei 70 bis 80 % der Personen für ihre Ausflüge den PW benützen.

"Die Auswirkungen von Fahrverbotssonntagen auf die verschiedenen Wirtschaftszweige wären ähnlich wie diejenigen auf die Regionen. Einzelne Branchen, wie das Fremdenverkehrsgewerbe, touristische Bahnen und Einrichtungen, private Personentransportunternehmungen, Teile des Tankstellengewerbes usw., würden einseitig benachteiligt."

"Die wirtschaftlichen Auswirkungen des Wochenendverkehrs auf das Gastgewerbe, die Hotellerie sowie die Sport- und Erholungseinrichtungen lassen sich nicht zahlenmässig errechnen, weil Angaben über das Konsumverhalten der Wochenendausflügler fehlen. Fest steht jedoch, dass ein dichtes Netz von Gaststätten, Hotels, Souvenirläden und weiteren Dienstleistungsbetrieben entlang der Hauptkanäle des motorisierten Wochenendverkehrs einen wesentlichen Teil ihres Umsatzes am Wochenende erzielen. Dies trifft gleichermassen für gastgewerbliche Betriebe, touristische Einrichtungen und Spezialverkehrsmittel (Seilbahnen, Skilifte usw.) in den Zielgebieten zu. Die Kapazität

der touristischen Einrichtungen in den Ferien- und Naherholungsgebieten übersteigt den Bedarf aufgrund der Fremdenbetten im Ort beträchtlich; sie wird in der Regel nur in Spitzenzeiten, also an Wochenenden und während der Weihnachts- und Osterferien ausgenutzt. Der Wochenendausflugsverkehr, insbesondere der Sonntagsverkehr, stellt einen wesentlichen Teil der Nachfrage dar und ist für die betroffenen Branchen von ausschlaggebender Bedeutung."

"Nicht nur die Touristikbranche, auch die schweizerischen Luftverkehrsgesellschaften sowie unsere Flughäfen (Verbot der Charterflüge; Beeinträchtigung des Geschäftsverkehrs) bekämen die Folgen der motorfahrzeugfreien und motorflugzeugfreien Sonntage langfristig zu spüren. Die infolge der Schliessung der Grenzen unausweichliche Umlenkung internationaler Verkehrs- und Touristenströme hätte eine Beeinträchtigung der Stellung der Flughäfen zur Folge."

Nachstehend werden die Auswirkungen von Fahrverbotssonntagen auf einzelne Branchen des Tourismus noch im einzelnen analysiert und wamöglich mit Zahlen belegt.

3.242 Gastgewerbe

- Hotellerie/Parahotellerie

Laut einer Gästebefragung, die im Jahre 1975 in elf typischen schweizerischen Fremdenverkehrsarten durchgeführt wurde, benützen die Feriengäste für ihre Anreise folgende Verkehrsmittel:

. Personenwagen	70 %
. Bahn	16 %
. Flugzeug (kombiniert mit anderen Verkehrsmitteln)	10 %
. Bus, Car, Postauto u.a.	4 %

Während Ferienwohnungsgäste zu 85 % und Campinggäste sogar zu 92 % für die Anreise in den Ferienort den Personenwagen wählen, beträgt der Marktanteil des Personenwagens bei Hotelgästen rund 55 %. Ein Umsteigen auf das öffentliche Verkehrsmittel wäre gerade bei Ferienwohnungs- und Campinggästen aus naheliegenden Gründen wie Mitführen von Hausrat, Erreichbarkeit der Unterkunft u.a.m. undenkbar.

Als An- und insbesondere Abreisetag wählt vor allem der Hotelgast vielfach den Sonntag. Es ist wahrscheinlich, dass bei Einführung von 12 autofreien Sonntagen der Abreisetermin auf den Samstag vorverschoben würde, was den Verlust einer Logiernacht zur Folge hätte.

Aus einer eigenen Umfrage bei ausgewählten Hotelbetrieben geht u.a. hervor, dass die Annahme der "Burgdorfer-Initiative" wohl direkte Einbussen aus den Beherbergungseinnahmen zur Folge hätte, diese Einbussen jedoch weit weniger ins Gewicht fallen würden als Umsatzrückgänge im Restaurationsgewerbe. Bekanntlich verfügt eine Grosszahl von Hotels auch über einen hoteleigenen Restaurationsbetrieb. Als weit gravierender für die Hotellerie werden die zu erwartenden indirekten Einbussen bezeichnet, die aus dem Goodwill-

Verlust der Schweizer Hotellerie im Ausland (Rückgang der ausländischen Logiernächte) befürchtet werden müssen. Besonders benachteiligt wären an den autofreien Sonntagen alle jene Hotelbetriebe, die nicht in der Nähe eines öffentlichen Verkehrsmittels liegen bzw. deren Gäste zum überwiegenden Teil mit dem Personenwagen anreisen. Betriebswirtschaftlich wäre die Einrichtung eines speziellen Zubringerdienstes, der maximal 12 mal jährlich zum Einsatz gelänge, nicht zu verkraften.

Die Feriengäste benützen den Personenwagen nicht nur für die Anreise, sondern auch für die Ausflüge, die sie während des Ferienaufenthaltes unternehmen. Jeder Feriengast in der Schweiz unternimmt im Durchschnitt drei Ausflüge, wobei rund 50 % den Personenwagen bzw. Cars als Transportmittel wählen. Sowohl in bezug auf die Wahl des Verkehrsmittels als auch des Ausflugstages muss postuliert werden, dass dem Feriengast keine Einschränkungen auferlegt werden. Er will seine Ausflüge dann unternehmen können, wenn es ihm beliebt. Er bezahlt für seine Ferien einen guten Preis. Dafür darf er zu recht ein uneingeschränktes Ferienerlebnis erwarten.

Eine wesentliche Ursache für den verhältnismässig hohen Anteil fester Kosten in der Hotellerie und im Gastwirtschaftsgewerbe liegt in der ungleichmässigen Verteilung der Nachfrage, bedingt durch die saisonale Entwicklung. Die personelle und infrastrukturelle Kapazität muss nach zeitlich kurz bemessenen Nachfragespitzen ausgerichtet werden. Volks- und betriebswirtschaftlich ist es deshalb höchst unerwünscht, wenn durch ein Autofahrverbot an zwölf Sonntagen es zu einer noch ausgeprägteren Konzentrationsbewegung in der touristischen Nachfrage kommt.

Auch wenn die Hotellerie und das Gastwirtschaftsgewerbe im Branchenvergleich relativ gut über die Rezessionsrunden gekommen sind, unterliegt die gesamte Branche einem zunehmenden Druck auf die Ertragsmargen. Die Verschlechterung der Ertragslage in Hotellerie und im Gastwirtschaftsgewerbe ist u.a. eine direkte Folge der - bei gleichzeitigen deutlich spürbaren Kostensteigerungen - seit vier Jahren "eingefrorenen Preise". Der währungsbedingte Wettbewerbsnachteil des Ferienlandes Schweiz - der Schweizer Franken hat sich von Ende 1971 bis Ende 1976 im Verhältnis zu 15 wichtigen OECD-Währungen um durchschnittlich rund 60 % verteuert - konnte durch vermehrte Anstrengungen in der Werbung und in der Angebotsgestaltung zwar nicht aufgehoben werden, doch gelang es unserem Lande seine Stellung auf dem internationalen Reisemarkt zu behaupten bzw. die Einbussen in einem tragbaren Ausmass zu halten. Die Einführung von 12 autofreien Sonntagen würde zu Umsatzeinbussen in der Schweizer Hotellerie führen, die angesichts der angespannten Ertragslage nicht verkraftet werden könnten. Die Existenzfähigkeit der Branche und damit des angebotsseitigen Rückgrates der schweizerischen Fremdenverkehrswirtschaft wären in Frage gestellt. Eine solche Massnahme wäre zudem ein Schlag ins Gesicht einer Branche, die der Rezession nicht mit Wehklagen und Staatskrücken sondern mit vermehrtem Einsatz, Preisdisziplin und Selbsthilfe gegenüber getreten ist.

Restaurationsgewerbe

Die wichtigsten Ergebnisse einer Umfrage des Schweizer Wirtverbandes, die im Anschluss an das Sonntagsfahrverbot im Jahre 1973 durchgeführt worden ist, gehen aus der nachstehenden Zahlenübersicht hervor.

Die Auswirkungen des Sonntagsfahrverbotes 1973 auf die Umsätze von schweizerischen Restaurationsbetrieben

	Umsatzveränderung, Anzahl Betriebe in Prozenten					
	Stadt-restaurants	Restaurants in Ortschaften bis 10'000 Einwohner		Ausflugsrestaurants		
		ohne "Touristencharakter"	mit "Touristencharakter"	Nähe Grossstadt ¹⁾	auf dem Lande ²⁾ (inkl. Autobahn-restaurants)	im Mittel
Umsatzsteigerung	60 %	6 %	0 %	5 %	0 %	1 %
Umsatz unverändert	15 %	27 %	2 %	54 %	0 %	12 %
Umsatzabnahme	25 %	67 %	98 % !	41 %	100 % !	87 % !

1) ca. 80 % der befragten Betriebe mit öffentlichem Verkehrsmittel erreichbar.

2) ca. 40 % der befragten Betriebe mit öffentlichem Verkehrsmittel erreichbar.

Wichtiger als die prozentuale Verteilung der Betriebe nach eingetretener Umsatzveränderung sind Angaben über die Höhe eingetretener Umsatzsteigerungen bzw. - abnahmen.

Aus der Umfrage geht diesbezüglich u.a. hervor, dass

- vor allem Restaurants in unmittelbarer Umgebung eines Bahnhofes den grossen Profit aus den autofreien Sonntagen erzielten (30 % bis 80 % Umsatzsteigerungen)
- "City-Restaurants" sehr empfindlich auf das Sonntagsfahrverbot reagierten
- die durchschnittliche Umsatzabnahme in Ortschaften bis 10'000 Einwohner ohne "Touristencharakter" rund 37 % betrug, wobei 40 % der ausgewerteten Betriebe eine Umsatzabnahme von 60 % bis sogar 90 % verzeichneten
- Restaurants in Ortschaften bis 10'000 Einwohner mit "Touristencharakter" rund 55 % Umsatzrückgang hatten
- Ausflugsrestaurants auf dem Lande im Durchschnitt Umsatzeinbussen von rund 75 % erlitten. Gerade bei diesen Betrieben muss man bedenken, dass ihr umsatzstärkster Tag jeweils der Sonntag ist. Die Ausflugsrestaurants sind schlechthin auf die höheren Sonntagseinnahmen angewiesen und können den "Wirtesonntag" aus wirtschaftlichen Gründen nicht einfach auf den Sonntag verlegen.

Wie aus diesen Angaben hervorgeht, bildet der Sonntag für die Ausflugs- und Bergrestaurants das Hauptgeschäft. Eine eigene Umfrage bei ausgewählten Ausflugsrestaurants hat ergeben, dass mit der Einführung von 12 autofreien Sonntagen jährliche Umsatzeinbussen von durchschnittlich rund 10 % befürchtet werden. Da sich das Restaurationsgewerbe betreffend Ertragslage in der gleichen Situation befindet wie die Hotellerie könnten diese Umsatzeinbussen mit Sicherheit nicht verkraftet werden, Beschäftigungs- und Einkommensrückgänge wären die Folge und die Schliessung zahlreicher Betriebe auf dem Lande wäre kaum zu vermeiden

Zusammenfassend sei festgehalten, dass die Einführung von 12 autofreien Sonntagen über kurz oder lang zum Untergang zahlreicher Ausflugsbetriebe führen müsste, die ausserhalb der Reichweite öffentlicher Verkehrsbetriebe gelegen sind. Die Einnahmeausfälle hätten zur Folge, dass die ordentlichen Abschreibungen nicht mehr vorgenommen werden könnten und so die Substanz einer Vielzahl von Restaurationsbetrieben allmählich ausgehöhlt würde.

3.243 Touristische Transportanlagen

Die eidgenössisch konzessionierten touristischen Spezialverkehrsmittel (Zahnrad-, Standseil- und Luftseilbahnen) erzielen im Durchschnitt 75 % ihrer Frequenzen und gegen 70 % ihres Verkehrsertrages in der Wintersaison. Bei den über 1'000 Skiliftunternehmen resultieren die Einnahmen zu beinahe 100 % aus dem Wintertourismus. Es ist deshalb vertretbar, wenn wir unsere nachfolgenden Ausführungen im wesentlichen auf die Wintersaison ausrichten. Die touristischen Transportunternehmen in den voralpinen Skigebietern - wo in der Regel zahlenmässig nur ein bescheidenes Beherbergungsangebot zur Verfügung steht - leben in hohem Masse vom Sonntagsgeschäft. Durch die Erstellung von Skiliften in agglomerationsnahen schneesicheren Gebieten wird angebotsseitig versucht, der Ueberlappung des Ferienaufenthaltstourismus mit dem Naherholungstourismus in unseren Kurorten entgegenzuwirken und dem Tagesausflügler in relativer Nähe zu seinem Wohnort Erholungsmöglichkeiten anzubieten. Die Einführung autofreier Sonntage würde nun gerade für zahlreiche dieser Transportunternehmen Umsatzeinbussen mit sich bringen, die an autofreien Sonntagen bis gegen 100 % ausmachten. Nicht nur in den voralpinen Naherholungsgebieten sondern auch in zahlreichen Kurorten unseres Alpenraumes ist der Sonntag frequenz- und damit auch einnahmelmässig der lukrativste Wochentag. In der nachstehenden Grafik sind als Beispiel die Tagesfrequenzen der touristischen Transportanlagen des Ferienortes Lenk wiedergegeben. Lenk zählt zu den bekannten Wintersportstationen des Berner Oberlandes und ist vorwiegend auf den Ferienaufenthaltstourismus ausgerichtet. Seine verkehrsmässige Erschliessung für den Naherholungs- und Wochenendtourismus ist nicht besonders gut. Die Zahlen stammen aus dem Winter 1973/74, doch darf man annehmen, dass sich der Verlauf der Kurve seither nicht wesentlich verändert hat.

- . "Gesamthaft gesehen bedeuten 12 autofreie Sonntage für ein durch den öffentlichen Verkehr nicht erschlossenes Naherholungsgebiet den Ruin und den Todesstoss für alle bisher erbrachten Investitionen."
- . "Autofreie Sonntage würden für manchen Betrieb katastrophale Auswirkungen haben, da viele Bergbahnen und Skilifte auf den Ausflugsverkehr direkt angewiesen sind. Ein Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr käme bei der heutigen Fahrplanstruktur kaum in Frage."
- . "Die sportliche Betätigung ist ein entscheidender Faktor für die Volksgesundheit. Sollten die Sportgebiete nicht mehr mit dem Privatwagen erreichbar sein, so würde auf den Skilauf im voralpinen Gebiet weitgehend verzichtet."
- . "Bei Annahme der Initiative müsste auf einen Teil des Saisonpersonals verzichtet werden."
- . "Durch das Ausbleiben der Automobilisten an den autofreien Wochenenden entsteht ein Ertragsausfall, der nicht durch entsprechende Kostensenkungen aufgefangen werden kann (hohe Bereitschaftskosten und Fahrplanpflicht). Das vorhandene Transportangebot wäre lediglich schlechter ausgelastet."
- . "Da wir nicht an einer Bahnlinie sind und ein Gast mehrmals das öffentliche Verkehrsmittel wechseln müsste (SBB, Reisepost, Regionalbus) müssten wir mit einem totalen Zusammenbruch oder Ausfall der Einnahmen an diesen autofreien Sonntagen rechnen."
- . "Mit dem Einnahmehausfall können die ordentlichen Abschreibungen nicht mehr vorgenommen werden, die Substanz der Unternehmungen wird ausgehöhlt."
- . "Wir glauben nicht an eine Umlagerung des autofreien Sonntags auf die übrigen drei Sonntage des Monats und sind überzeugt davon, dass wir schwerwiegende und irreparable Schäden erleiden würden."
- . "Wir glauben nicht, dass das Schweizervolk einer solchen Initiative zustimmen wird, da eine derartige katastrophale Massnahme für sämtliche Bergbahnen einen grossen Verlust verursachen könnte."
- . "Wer in der Stadt ohne Einschränkung jeden Komfort und gute Entlohnung hat, spricht gerne vom Umweltschutz in der Erholungslandschaft, damit er auch dort die Vorteile seines egoistischen Lebensstils geniessen kann."

3.244 Carunternehmen

Dem Touristenverkehr in der Schweiz stehen für Ausflüge und längere Reisen knapp 2'000 Cars mit rund 80'000 Plätzen zur Verfügung. Eigene Erhebungen bei Carunternehmen in der Region Bern haben ergeben, dass

- die überwiegende Mehrzahl der Auslandsfahrten an einem Sonntag beginnt oder endet
- der Anteil der Ausflugsfahrten an Sonntagen am Gesamtumsatz bis gegen 80 % beträgt

- bei einer allfälligen Annahme der "Burgdorfer-Initiative" mit jährlichen Umsatzeinbussen von 5 % bis 20 % gerechnet wird.

Der Treuhandverband des Autotransportgewerbes (TAG) rechnet damit, dass 12 autofreie Sonntage für die schweizerischen Besitzer von Gesellschaftswagen einen Umsatzverlust von brutto rund 35 Mio Franken pro Jahr zur Folge hätte. Die Verdiensteinbusse pro Unternehmer läge im Durchschnitt bei rund 7 %, was von den meisten Carhaltern nicht verkraftet werden könnte und zu Betriebsschliessungen führen müsste.

Nicht nur auf schweizerische sondern auch auf ausländische Besitzer von Gesellschaftswagen würde sich die Einführung von 12 autofreien Sonntagen nachteilig auswirken. Im Jahre 1976 zählte man rund 100'000 Einreisen ausländischer Cars mit rund 3,5 bis 4 Mio ausländischen Gästen im Reiseverkehr. Ein bedeutender Teil dieser Einreisen und insbesondere die Etappenreisen in der Schweiz wären blockiert, wodurch ein wichtiger Bestandteil des Tourismus in unserem Lande tangiert würde. Es müsste befürchtet werden, dass Besitzer ausländischer Gesellschaftswagen unser Land in vermehrter Masse meiden.

3.25 Benachteiligung bestimmter sozialer Schichten

"Sonntagsfahrverbote richten sich, wie eine Repräsentativumfrage des Institutes für Fremdenverkehr und Verkehrswirtschaft an der Hochschule St. Gallen ergeben hat, nicht nur gegen einzelne Gegenden oder Wirtschaftszweige, sondern auch gegen bestimmte Schichten der Bevölkerung. Das Ausflugsbedürfnis der Bevölkerung ist stark von der effektiven Wohnsituation abhängig. Der "Zwang zum Wegfahren" ist z.B. für Bewohner von Wohnblöcken viel stärker als für solche von Vorstadt-Einfamilienhäusern. Hochhausbewohner machen ungefähr 30 Prozent mehr Ausflüge als Bewohner von Einfamilienhäusern. Vielen Bewohnern von Wohnblöcken würde ein Sonntagsfahrverbot jedoch verunmöglichen, einen Ausflug zu unternehmen, weil sie es sich finanziell nicht leisten könnten, für ihren Familienausflug öffentliche Verkehrsmittel und nicht das eigene Auto zu benutzen. Demgegenüber wären wohlhabendere Bevölkerungsschichten, die das Wochenende in Hotels oder Ferienwohnungen verbringen können, begünstigt. Sie könnten die Autofahrten von und zu den Ferienzentren oder den Ferienwohnungen vor und nach der Fahrverbotszeit absolvieren und würden durch ein Sonntagsfahrverbot kaum betroffen."

3.26 Erschwerung der Durchführung von Veranstaltungen

"Kulturelle, sportliche und ähnliche Veranstaltungen können nur durchgeführt werden, wenn die aktiven Teilnehmer und das Publikum in der Lage sind, den Veranstaltungsort mit einem vertretbaren zeitlichen und finanziellen Aufwand (Uebernachtungen) zu erreichen und von dort wieder nach Hause zurückzukehren. An Fahrverbotssonntagen wäre dies in Agglomerationen einigermaßen möglich, in ländlichen Gegenden mit unzureichender oder gar fehlender öffentlicher Verkehrsbedienung aber beinahe ausgeschlossen. Damit würde der ganze schweizerische Sportbetrieb gestört. An den fahrverbotsfreien Sonntagen ergäbe sich notgedrungen eine Häufung von Veranstaltungen, die sich gegenseitig, und zwar bezüglich der Teilnehmer wie der Zuschauer, konkurrenzieren würden. Internationale Veranstaltungen, bei denen die Termine sehr oft von internationalen Verbänden vorgeschrieben werden, könnten, falls sie auf den zweiten Sonntag eines Monats fallen würden, in der Schweiz kaum mehr durchgeführt werden."

Kulturelle und sportliche Veranstaltungen bilden oft Attraktionen für den Wochenendausflugsverkehr. Wir denken hier insbesondere an Folklore-Anlässe wie "Bergchilbi", Trachtenfeste usw. und an Sportveranstaltungen wie Schwingfeste, Aelplerfeste, Hornusser-Treffen u.dgl. die zum überwiegenden Teil in verkehrsmässig relativ schlecht erschlossenen ländlichen Gegenden stattfinden und grosse Anziehungskraft auf Ausflügler, Feriengäste und die einheimische Bevölkerung ausüben.

3.27 Beeinträchtigung des Rufes der Schweiz als Reiseland

"Die Schweiz ist dank ihrer Naturschönheiten und eines qualitativ hochstehenden Fremdenverkehrsgewerbes ein klassisches Reiseland, das jedes Jahr von Millionen erholungssuchender Ausländer besucht wird. Durch ein Verbot der Benützung privater motorisierter Verkehrsmittel an zwölf Sonntagen im Jahr würde dieser Ruf erheblich beeinträchtigt. Die Besucher unseres Landes - an Sonntagen fahren durchschnittlich rund 100'000 ausländische Fahrzeuge in die Schweiz ein - würden es zweifellos nicht verstehen, wenn wir an zwölf Sonntagen pro Jahr die Grenzen für Privatfahrzeuge schliessen würden."

Die Schweiz hat sich bei jeder sich bietenden Gelegenheit für die Liberalisierung des internationalen Reiseverkehrs eingesetzt und Restriktionen bekämpft. Die Einführung von 12 autofreien Sonntagen wäre ein gravierender Rückschritt ins Zeitalter der Bewirtschaftung und Reglementierung des Reiseverkehrs und würde vom Ausland zu Recht als solcher gewertet. Die Glaubwürdigkeit aller bisherigen schweizerischen Anstrengungen zugunsten eines möglichst liberalen Reiseverkehrs würde mit einem Schlag zunichte gemacht.

Die Durchsetzung des Fahrverbotes gegenüber Ausländern (Zurückweisung an der Grenze) würde dem Ansehen der Schweiz als freiheitliches Reiseland grossen Schaden zufügen. Eine weltweite "isolierte" Massnahme, wie sie die Einführung von autofreien Sonntagen darstellt, würde die Werbeanstrengungen der Schweizerischen Verkehrszentrale im Ausland stark beeinträchtigen. Es müsste auch damit gerechnet werden, dass die ausländische Presse heftig reagieren und dass die Schweiz als tourismusfeindliches Land apostrophiert würde. Es ist zu befürchten, dass das Reiseland Schweiz von den ausländischen Touristen nicht nur an den 12 autofreien Sonntagen gemieden würde, sondern teilweise auch als Ferienziel. Die daraus entstehenden negativen Auswirkungen auf die gesamte schweizerische Fremdenverkehrswirtschaft sind nicht abzusehen.

3.28 Gefahr von Retorsionsmassnahmen durch Nachbarstaaten bei einer Sperrung der schweizerischen Transitrouten

"Dank ihrer geographischen Lage ist die Schweiz eine zentrale Plattform für den Verkehr zwischen Nord- und Südeuropa, namentlich zwischen Italien und den nördlichen EWG-Staaten. Schon seit Jahrhunderten ist sie das klassische Transitland Europas. Die Schweiz hat der Tatsache, dass sie immer freie Transitwege bieten konnte, weitgehend die Respektierung ihrer Souveränität (so während des letzten Weltkrieges) zu verdanken. Unsere Stellung in Europa beruht auch heute massgeblich auf dieser Tatsache.

Die Schweiz ist als Binnenland daran interessiert, dass sie auf dem Verkehrssektor in keiner Weise diskriminiert wird. Sie darf daher keinesfalls selber ein Präjudiz liefern. Gerade dies würde sie aber mit Fahrverbotssonntagen tun. Auch bei bestmöglicher Information der Touristen könnte nicht vermieden werden, dass ausländische Fahrzeuge an den Grenzübergängen in grosser Zahl zurückgewiesen werden müssten, fahren doch z.B. in den Hauptreisemonaten an Sonntagen allein im Raume Basel bis zu 45'000 Motorfahrzeuge in die Schweiz ein. Fahrverbotssonntage würden die Gefahr von Retorsionsmassnahmen heraufbeschwören."

Aus der besonderen Situation der Schweiz als Transitland ergibt sich, dass verkehrspolitische Entscheide hier nicht nach rein nationaler, sondern auch nach internationaler Interessenlage zu beurteilen sind. Die Verhinderung des Durchgangsverkehrs während zwölf Sonntagen im Jahr müsste zu einer offensichtlichen und recht gravierenden Behinderung des freien Personenverkehrs primär einmal zwischen Deutschland und Italien führen. Dies müsste faktisch in den Auswirkungen als eine gegen die Nachbarstaaten gerichtete, auf keine völkerrechtliche Norm abstützbare Massnahme interpretiert werden, mit allen sich daraus ergebenden möglichen diplomatischen Konfliktstoffen. Die Souveränität eines Landes bedeutet nicht nur Verhaltensrecht innerhalb eines Landes, sondern auch Verhaltenspflicht innerhalb der Völkergemeinschaft. Freizügigkeit im Verkehr ist jedoch eines der Hauptmittel, das das friedliche Neben- und Miteinander der Staaten gewährleistet.

4. ZUSAMMENFASSUNG UND GESAMTBEURTEILUNG

Die Volksinitiative "für 12 motorfahrzeugfreie und motorflugzeugfreie Sonntage pro Jahr" verlangt, dass die Bundesverfassung durch einen neuen Artikel 37 quater ergänzt wird, der für den zweiten Sonntag jedes Monats im gesamten Hoheitsgebiet der Schweiz jeglichen privaten Motorfahrzeugverkehr zu Lande, zu Wasser und in der Luft untersagt. Die Initianten versprechen sich dadurch vor allem eine Verbesserung des Umweltschutzes (Lärm, Abgase), die Hebung der Lebensqualität und die Einsparung von Energie. Der Bundesrat hat in seiner Botschaft vom 25. Mai 1977 den Nachweis erbracht, dass diese an sich erstrebenswerten Ziele mit der Initiative nicht zu erreichen sind. Die mit den Fahrverboten erzielbaren Energieeinsparungen wären nur von untergeordneter Bedeutung. Die Lebensqualität durch einschneidende polizeirechtliche Zwangsmassnahmen heben zu wollen, erschiene fragwürdig. Die Gesamtbelastung der Luft durch Abgase könnte nur in kleinem Masse gesenkt werden, weil viele Fahrten bloss vor- oder nachverlegt würden. Die Einführung von "12 motorfahrzeugfreien und motorflugzeugfreien Sonntagen pro Jahr" hätte im Gegenteil derart schwerwiegende negative Folgen, vor allem wirtschaftlicher und sozialer Natur, welche die Vorteile der Initiative bei weitem aufwiegen, ja sogar ihre eigenen Ziele in Frage stellen. Wie sollen z.B. die zahlreichen ländlichen Gemeinden, für welche der Ausflugs- und Wochenendverkehr eine Haupteinnahmequelle darstellt, ihre erforderlichen Umweltschutzinvestitionen weiterhin in erwünschtem Ausmasse tätigen, wenn man sie wichtiger Einkünfte beraubt? Eine Annahme der Initiative hätte eine einseitige Benachteiligung des Tourismus und der davon besonders abhängigen ländlichen Regionen unseres Landes zur Folge. Der Tourismus bildet einen Eckpfeiler der schweizerischen Volkswirtschaft:

- Er führt der Schweiz pro Jahr über 5 Milliarden Franken Devisen zu in Form von Ausgaben ausländischer Touristen.

- Er schafft für rund 240'000 Personen Arbeit und Einkommen.

- Er leistet einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der regionalpolitischen Zielsetzung eines vermehrten Ausgleiches zwischen wirtschaftlich stark und wirtschaftlich schwach entwickelten Regionen in unserem Lande, indem er zahlreichen Bergtälern Arbeit und Einkommen bringt und so der Landflucht entgegenwirkt.

- Er erlaubt der schweizerischen Wohnbevölkerung und zahlreichen ausländischen Touristen die Verwirklichung des Tapetenwechsels, der Regeneration der körperlichen und geistigen Kräfte während der Freizeit und der Ferien.

Die Bedeutung des Wochenendverkehrs ist in unserem Lande sehr gross: 82 % der Haushalte nehmen am Ausflugsverkehr teil und sind durchschnittlich jedes dritte Wochenende unterwegs, wobei 70 bis 80 % der Personen für ihre Ausflüge den PW benutzen. Für zahlreiche

gastgewerbliche Betriebe, insbesondere für solche die nicht an den öffentlichen Verkehr angeschlossen sind, für die meisten Ausflugs- und Bergrestaurants, für die meisten touristischen Transportanlagen wie Luftseilbahnen und Skilifte sowie für die Carunternehmen würden die 12 autofreien Sonntage jährliche Umsatzeinbussen zwischen 5 % und 20 % bringen. Angesichts der ohnehin angespannten wirtschaftlichen Situation dieser Branchen, die auf die Ausschöpfung der zeitlich kurz bemessenen saisonalen Nachfragespitzen angewiesen sind, könnten diese Einbussen mit Sicherheit nicht verkraftet werden. Beschäftigungs- und Einkommensrückgänge wären die Folge und die Schliessung zahlreicher Betriebe wäre kaum zu vermeiden.

Seit Jahren unternehmen Bund und Kantone grosse Anstrengungen unter Bereitstellung erheblicher finanzieller Mittel zur Förderung der wirtschaftlichen Randgebiete unseres Landes. Der Tourismus spielt bei der Verwirklichung des gesamtwirtschaftlichen Entwicklungskonzeptes für das Berggebiet eine führende Rolle, gestatten es doch die Standortvoraussetzungen in diesen Gebieten kaum durch eine Förderung von Industrie, Gewerbe oder Landwirtschaft massgebliche Verbesserungen zu erzielen. Eine Beeinträchtigung des Tourismus durch die 12 autofreien Sonntage stellt somit gleichzeitig die Erreichung der regionalpolitischen Ziele und den Erfolg der Berggebietsförderung schlechthin in Frage.

Die Schweiz hat sich bei jeder sich bietenden Gelegenheit für die Liberalisierung des internationalen Reiseverkehrs eingesetzt und Restriktionen bekämpft. Die Einführung von 12 autofreien Sonntagen wäre ein gravierender Rückschritt ins Zeitalter der Bewirtschaftung und Reglementierung des Reiseverkehrs und würde vom Ausland zu Recht als solcher gewertet. Dem Ruf der Schweiz als freiheitliches Reiseland würde grosser Schaden zugefügt.

Diese und weitere Gründe haben die massgeblichen Organisationen der schweizerischen Fremdenverkehrswirtschaft und -politik bewogen einen ausführlichen Bericht zu erarbeiten, der die Vor- und Nachteile der Initiative aus touristischer Sicht darlegt. Die Spitzenorganisationen des schweizerischen Fremdenverkehrs setzen sich seit Jahren nachhaltig für Umweltschutz, Raumplanung in unseren Erholungsgebieten und behutsames qualitatives Wachstum ein. Sie wollen nicht Tourismus um jeden Preis. Sie können mit einiger Genugtuung darauf hinweisen, dass ihrem Konzept eines massvollen Tourismus in unserem Lande weitgehend nachgelebt wird. Umso mehr fühlen sie sich berechtigt, gegen Massnahmen ins Feld zu ziehen, die eine einseitige und ungerechtfertigte Benachteiligung und ernsthafte Beeinträchtigung des Tourismus darstellen. Sinnvollerweise sollte eine politische Massnahme nur dann verwirklicht werden, wenn per Saldo und aus öffentlicher Sicht die Vorteile dieser Massnahme deren Nachteile überwiegen. Unter Berücksichtigung aller

Aspekte, sowohl der ökologischen als auch der wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen, ist dies bei der "Burgdorfer-Initiative" jedoch nachweisbar nicht der Fall. Deshalb setzen sich die Organisationen des schweizerischen Fremdenverkehrs nachdrücklich dafür ein, dass die Initiative abgelehnt wird.