



**Amt für Verkehr**  
**Office des transports**  
**Ufficio dei trasporti**

☎ 031-61 11 11

Polizeiabteilung
E 12. DEZ. 1975
V. 3.602

Polizeiabteilung  
 Taubenstrasse 16  
 3003 B e r n

*Jm*

Ihr Zeichen  
 V. référence  
 V. referenza

Ihre Nachricht vom  
 V. communication du  
 V. comunicazione del

Unser Zeichen  
 N. référence  
 N. referenza

Rückfrage  
 Rappel ☎  
 Richiamo

3003 Bern, Bundeshaus Nord

V. 3.602 Im/gn1 20.10.75 fv 019.2 61 57 92 10. Dezember 1975

Gegenstand / Objet / Oggetto:

Eidg. Volksinitiative für zwölf motorfahrzeugfreie und motorflug-  
 zeugfreie Sonntage pro Jahr

Herr Direktor,

Ihrer Aufforderung folgend nehmen wir zu der Burgdorfer Initiative Stellung. Die Auswirkungen bei einer Aufnahme der Initiative in die Bundesverfassung sind vielgestaltig. Wir haben sie in Vor- und Nachteile eingeteilt, wobei wir die Vorteile vorwegnehmen möchten, da sie nicht allzusehr ins Gewicht fallen.

1. Vorteile

1.1 Umweltschutzbeitrag

Der Initiative ist zugute zu halten, dass sie einen Beitrag zum Umweltschutz leisten würde, indem wir zwölfmal im Jahr einen ruhigen und abgasfreien Sonntag hätten.

1.2 Einsparung von Treibstoff

Mit den autofreien Sonntagen würde Treibstoff gespart. Diese Einsparung ist nach den Erfahrungen von 1973 jedoch nicht so gross wie angenommen (eine ca. 1 - 2 prozentige Abnahme des totalen Erdölkonsums).

### 1.3 Belegung des öffentlichen Verkehrs

Ein Verzicht auf die Benützung des Privatautos hätte zweifellos eine Mehrfrequentierung der öffentlichen Verkehrsmittel und damit eine Besserung der finanziellen Lage der Verkehrsunternehmen zur Folge.

Dank einer Umfrage unseres Amtes kann der Vorwurf zurückgewiesen werden, wonach die öffentlichen Verkehrsmittel das an den motorfahrzeugfreien Sonntag anfallende Transportvolumen nicht bewältigen können. Die Befragung der konzessionierten Automobilunternehmungen, welche in der Beförderung eines Mehranfalls an Passagieren weniger flexibel als die Bahnen sind, fand Ende 1973 statt, zu einem Zeitpunkt also, als der öffentliche Verkehr sich kurzfristig auf die Mehrbelastung einstellen musste (BRB vom 21. November für das Verbot des Verkehrs mit Strassenfahrzeugen am 25. November, 2. und 9. Dezember 1973).

Alle Unternehmungen haben die zusätzlichen Leistungen mit eigenem Personal und eigenen Wagen erbracht. Um den Mehrverkehr bewältigen zu können, wurden verschiedene Massnahmen getroffen. So zum Beispiel:

- Werktagsfahrplan statt Sonntagsfahrplan,
- Führung von Beiwagen,
- Einsatz grösserer Wagen, dort, wo man erfahrungsgemäss an normalen Feiertagen wegen bescheidener Frequenzen mit kleinen Fahrzeugen auskommt,
- Mitführen von Personenanhängern,
- Ersatz der Automobilkurse durch Schiffskurse.

In dicht besiedelten Gegenden hat der Verkehr bei einzelnen Unternehmungen um das Zwei-, Drei- und Vierfache zugenommen. In ländlichen Gegenden dagegen war die Verkehrszunahme meist unbedeutend. Von den drei autofreien Sonntagen soll der erste die grössten Mehrfrequenzen gebracht haben.

#### 1.4 Rückgang der Unfallhäufigkeit

Dank den autofreien Sonntagen könnte die Zahl der Strassenunfälle herabgesetzt werden.

Eine Ueberbewertung der genannten Vorteile muss vermieden werden, da sowohl eine Aufschub- wie eine Nachholmöglichkeit eines grossen Teils der Fahrten besteht bei einem einmaligen Sonntagsfahrverbot im Monat. Die erwähnte Umfrage hat deutlich gezeigt, dass viele Fahrten aufgeschoben wurden, sobald bekannt wurde, dass das Fahrverbot über die Feiertage aufgehoben sein würde.

### 2. Nachteile

Bei den Nachteilen sind hauptsächlich die staatspolitischen und soziale sowie die wirtschaftlichen Bedenken von Belang.

#### 2.1 Staatspolitische Argumente

##### - Benachteiligung der Randgebiete

Ein Teil der Bergbevölkerung (z.B. von Einzelhofsiedlungen) ist auf das Auto angewiesen, da sich der Erschliessungsgrad durch Bahn und Postauto nicht mit demjenigen städtischer Agglomerationen vergleichen lässt.

Da der Fremdenverkehr und die Landwirtschaft die einzigen Einkommensquellen der Bergbevölkerung sind, trifft die Diskriminierung jener Branche sie besonders hart wie wir unter den wirtschaftlichen Argumenten sehen werden.

##### - Negative Beeinflussung des Image der Schweiz

Das Image der Schweiz als klassisches Reiseland würde durch eine solche Verkehrsbeschränkung negativ beeinflusst. Vor allem der Transitverkehr, der der Schweiz allerdings nicht viel einbringt, wäre behindert oder gar lahmgelegt. Hier gälte es, Hilfsmassnahme einzuführen, wie z.B. Autozüge durch die Schweiz.

#### 2.2 Soziales Argument

Eine Repräsentativumfrage des Institutes für Fremdenverkehr und Verkehrswirtschaft an der Hochschule St. Gallen hat ergeben, dass die Ausflugshäufigkeit stark von sozialen Aspekten geprägt wird.

Am meisten beeinflusst der Besitz eines Autos die Ausflugshäufigkeit. Nicht-Motorisierte bleiben doppelt soviel zu Hause wie Motorisierte. Lärmige Wohnlagen fördern das Ausflugsbedürfnis. Eine viel grössere Abhängigkeit zeigt sich aber von der effektiven Wohnsituation. Für Bewohner von Hochhäusern ist der Zwang zum Wegfahren viel stärker als für solche von "Suburbia"-Einfamilienhäusern. In Zahlen ausgedrückt: die Ausflugshäufigkeit der Hochhausbewohner liegt ca. 30% über jener in Einfamilienhäusern wohnenden Bevölkerung.

In Klein- und Mittelstädten ist ein überdurchschnittlicher "Erholungsdruck" zu verzeichnen. Erwartungsgemäss beeinflusst auch das Einkommen die Ausflugsgewohnheiten. Bis zu einem Monatseinkommen von Fr. 1801.- bis 2600.- nimmt die Ausflugsintensität stark zu, um darüber nicht mehr wesentlich anzusteigen.

Die Initiative richtet sich also nicht nur gegen einzelne Gegenden, sondern auch gegen eine bestimmte Schicht und zwar die unterprivilegierten Schichten der Städte.

### 2.3 Wirtschaftliche Argumente

#### - Diskriminierung einer Branche

Die Initiative brächte eine einseitige Benachteiligung des Fremdenverkehrs, vor allem des Gastgewerbes und der touristischen Bahnen (Seilbahnen, Skilifte usw.). Besonders diejenige gastgewerblichen Betriebe und touristischen Spezialverkehrsmittel, die nicht am öffentlichen Verkehrsnetz liegen und deren Hauptgeschäft im Wochenendverkehr liegt, wären stark betroffen.

Der Schweizer Wirteverband führte ebenfalls Ende 1973 eine Umfrage über die Auswirkungen des Sonntagsfahrverbotes bei seinen Mitgliedern durch. Verglichen wurde der 18. mit dem 25. November 1973. Eingeteilt in Gruppen ergab sich folgendes Bild:

Durchschnittliche Umsatz-  
zu- oder -abnahme

---

I.	Städte (10'000 und mehr Einwohner)	+ 6 %
II.	Halbstädte und Ortschaften bis zu 10'000 Einwohnern ohne Touristencharakter	- 37 %
III.	Halbstädte und Ortschaften unter 10'000 Einwohnern mit Touristencharakter	- 55 %
IV.	Ausgesprochene Ausflugsorte	- 61 %

Die Erfahrung hat gezeigt, dass die Umsatzeinbussen am zweiten und dritten autofreien Sonntag noch grösser waren. Von einer Verlagerung des Umsatzes von den am stärksten in Mitleidenschaft gezogenen Ausflugsrestaurants auf die Stadtbetriebe kann nicht die Rede sein. Auch in den bewohnten Gebieten war bei den meisten Betrieben eine Umsatzverminderung als Folge des Sonntagsfahrverbotes festzustellen. Die Passanten blieben aus. Je weiter entfernt die Ausflugsrestaurants von einer Grossstadt liegen, desto höher war ihre Umsatzeinbusse. Diese Restaurants sind aber gerade auf die höheren Sonntagseinnahmen angewiesen.

Die Erfahrungen mit dem Sonntagsfahrverbot in den Niederlanden und Belgien waren ähnlich.

- Diskriminierung einer touristischen Erscheinungsform

Das sonntägliche Motorfahrzeugverbot wirkt sich mehr noch gegen den Naherholungs- als gegen den Ferienverkehr aus. In den Ferien können die Fahrten auf den Samstag oder auf den Montag verlegt werden, nicht so im Wochenendverkehr, der von zunehmender Bedeutung ist.

Ferien- und Naherholungsgebiete fallen in der Schweiz zusammen. In Agglomerationsnähe fehlen häufig geeignete, frei zugängliche Erholungsgebiete. Der Stadtmensch ist für seine Wochenenderholung gezwungen, mittlere Distanzen zurückzulegen.

Nach dem Raumordnungsbericht der Bundesregierung Deutschland unternimmt ein Drittel der Bevölkerung Wochenendausflüge.

In der Schweiz hat die Eidg. Kommission für die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption (GVK-CH) den Wochenendverkehr analysiert. An einem Wochenende sind 1'262'100 - 2'646'700 Ausflügler unterwegs, was einem Prozentsatz von 21 - 42 % der Bevölkerung entspricht. Rund 80 % des Wochenendausflugsverkehrs wickelt sich auf der Strasse ab. Dies ergibt eine ansehnliche Zahl Autos, die unterwegs sind, rechnet man mit einer durchschnittlichen Besetzung der Personenwagen von 2,9 Personen. Kaum 20 % der Ausflügler benützen die Bahn, meist zwangsweise, da 80 % von ihnen kein Auto besitzt.

Die hauptsächlichsten Ausflugsmotive sind die folgenden:

- Besuch von Verwandten und Bekannten,
- Spazieren, Wandern,
- auswärts essen,
- Sport (Skifahren, Schwimmen usw.).

Die letzten zwei bis drei Motive wirken besonders befruchtend auf den Fremdenverkehr. Wie wir gesehen haben, leben viele Sportbahnen und Ausflugsrestaurants von diesen Wochenendbesuchern. Die Bereitschaft, auf ein öffentliches Verkehrsmittel umzusteigen, ist vor allem bei der letzten Kategorie gering wegen der Gepäcksprobleme (Skis und Skischule), der Abhängigkeit vom Fahrplan und dem mangelnden Komfort.

Die Voraussetzungen für den Fremdenverkehr weisen eine Tendenz auf, die auf eine Zunahme der Naherholung schliessen lassen:

- steigendes, frei verfügbares Einkommen,
- Steigerung des Motorisierungsgrades,
- Erhöhung der Mobilität,
- Verstädterung,
- vermehrter Alltagsstress,
- Verminderung der Arbeitszeit,
- Bau und Erwerb von Zweitwohnungen.

Angesichts des Ausmasses des bereits bestehenden und des zu erwartenden Ausflugsverkehrs wäre die durch die Burgdorfer Initiative hervorgerufene Bremswirkung besonders in der Ausflugssaison (März-Oktober) ernst zu nehmen. Schwerwiegend wären die negativen Auswirkungen hauptsächlich deshalb, weil sie sich nicht auf das ganze Land und die gesamte Wirtschaft verteilen würden, sondern einzelne Gebiete und Wirtschaftssektoren, die ohnehin mit Schwierigkeiten zu kämpfen haben, treffen würden.

Die gleichmässige Verteilung der autofreien Sonntage auf das ganze Jahr ist vom Fremdenverkehr her gesehen sehr ungünstig. Eine Verlegung derselben in die Zwischensaisonzeiten (z.B. November, Januarloch) würde die negativen Folgen dämpfen. Auch der erwähnte Nachholbedarf würde sich verringern, wären die Sonntagsfahrverbote massiert.

Wir hoffen, dass Sie unsere Angaben und Ueberlegungen verwerten können und versichern Sie, Herr Direktor, unserer vorzüglichen Hochachtung.

EIDG. AMT FUER VERKEHR

Direktion:

  
(Bürki)