

Gesamtwirtschaftliche Auswirkungen der Volksinitiative
für 12 motorfahrzeugfreie beziehungsweise flugzeugfreie
Sonntage pro Jahr / Burgdorfer-Initiative

Gemäss der von Ihnen vorgenommenen Arbeitsteilung werden die mehr branchenmässigen Auswirkungen von der Handelsabteilung beziehungsweise vom BIGA behandelt. Wir werden uns bei der Behandlung der gesamtwirtschaftlichen Effekte teilweise auf diese Abklärungen zum Aussenhandel und zur Zahlungsbilanz, sowie zum Fremdenverkehr und zur Regionalstruktur stützen müssen.

Gesamtwirtschaftlich gesehen zeigt sich, dass von einem Fahrverbot gemäss der Initiative Effekte in zwei Richtungen zu erwarten sind, wobei deren Quantifizierung ohne konkrete empirische Untersuchungen äusserst schwierig ist.

Einmal ist zu erwarten, dass in einem gewissen Ausmass die gleiche Nachfrage lediglich zeitlich verschoben wird. Wir denken dabei an Wochenendausflüge, die bereits am Samstag angetreten werden, wobei die Rückfahrt erst am frühen Montagmorgen erfolgt. Zudem können Eintagesausflüge auf den Samstag oder ein anderes Wochenende verlegt werden. Die eingeschränkte Fahrerlaubnis kann überdies regionale Verlagerungen nach sich ziehen, indem zum Beispiel agglomerationsnahe Gebiete für Ausflüge mit öffentlichen Transportmitteln bevorzugt werden.

Zweitens kann erwartet werden, dass in einem gewissen Ausmass auf den bisher üblichen Wochenendkonsum verzichtet wird. In diesem Falle sind zwei Reaktionsarten möglich:

- a) Verlagerung der Nachfrage auf andere Bereiche, zum Beispiel durch vermehrten Kino- oder Theaterbesuch oder durch häufigere Benützung öffentlicher Transportmittel.
- b) Teilweise Einschränkung des Konsums durch bestimmte Bevölkerungsgruppen. Geht man aber von der Annahme einer relativ konstanten Sparquote aus, so dürfte dieser Minderkonsum unbedeutend sein.

Auch diese beiden Effekte können sich natürlich regional unterschiedlich auswirken.

Gestatten Sie uns nach dieser kurzen Uebersicht der möglichen Effekte diese mit ihren gesamtwirtschaftlichen Konsequenzen zu beschreiben:

Wie wir festgestellt haben, kann das Sonntagsfahrverbot eine zeitliche, regionale oder branchenmässige Verschiebung oder einen gänzlichen Ausfall der Nachfrage zur Folge haben. Ist der Effekt ein absoluter Minderkonsum - den wir als unbedeutend einstufen - würde dies zu einer Schrumpfung der Gesamtnachfrage und damit zu einem verminderten Wachstum führen.

Sowohl eine zeitliche wie eine regionale Verschiebung der Nachfrage müsste Ueber- beziehungsweise Unterkapazitäten zur Folge haben. Wir denken dabei an Strassen, auf denen kein Verkehr rollt oder touristische Einrichtungen wie Skilifte usw., die schwach ausgelastet sind. Unterkapazitäten würden sich wegen der zeitlichen Konzentration des Wochenendkonsums auf die Zeiten vor und nach dem Sonntagsfahrverbot oder wegen der Verlagerung der Nachfrage auf ganz bestimmte Regionen ergeben. Sowohl Ueber- wie Unterkapazitäten (zum Beispiel Stauungen auf den Strassen) bedeuten soziale Kosten. Sie sind also mit einer Wohstandseinbusse verbunden.

Im Zusammenhang mit einer zeitlichen Verschiebung der Nachfrage müssen die Auswirkungen allfälliger flugzeugfreier Sonntage besonders erwähnt werden. Sie dürften einen Ausfall von Arbeitsstunden zur Folge haben, weil Geschäftsreisende ihren Abflug am betreffenden Wochenende vorverlegen oder aufschieben müssten. Auch dies würde die Arbeitsproduktivität in unserer Volkswirtschaft tendenziell negativ beeinflussen.

Die branchenmässige Verschiebung der Nachfrage würde ein verändertes Angebot bedingen und damit Strukturprobleme hervorrufen. Beispielsweise müssten vermutlich vermehrt Erholungseinrichtungen in Agglomerationsnähe erstellt werden. Da solche Strukturwandlungen eine gewisse Zeit erfordern, würde in der Uebergangsphase die Produktivität der Volkswirtschaft und damit das Wachstum beeinträchtigt. Dies müsste sich auch auf das Ausmass der strukturellen Arbeitslosigkeit auswirken.

Es sei hier aber auch noch auf eine mögliche negative Langzeitwirkung hingewiesen, die sich aus dem durch die motorfahrzeug- beziehungsweise flugzeugfreien Sonntage resultierenden Wettbewerbsnachteil gegenüber dem Ausland einstellen könnte, nämlich: Die Umlenkung internationaler Verkehrs- und damit auch Touristenströme. Dies hätte auch eine Beeinträchtigung der Stellung unserer Interkontinental-Flughäfen zur Folge.

Zum Schluss sei noch eine Bemerkung zur praktischen Handhabung eines notwendigen Ausführungsgesetzes angebracht: In einem solchen müssten auch die Ausnahmefälle geregelt werden, da sich ein Sonntagsfahrverbot nie absolut verwirklichen lässt. Im Verlaufe der Jahre dürften immer mehr Gruppen Ausnahmeregelungen für sich zu begründen wissen und sicher auch in einem bestimmten Ausmasse durchsetzen können. Dadurch würde die Anwendung des Verfassungsgrundsatzes aber immer weniger praktikabel.

Die eben beschriebenen gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen zeigen den Preis einer allfälligen Realisierung der Initiative. Es ist indessen eine politische Frage, ob man ihn in Kauf zu nehmen gewillt ist.