
BERICHT

zur Botschaft des Bundesrates über die Volksinitiative für

**12 motorfahrzeugfreie und
motorflugzeugfreie Sonntage
pro Jahr**

(Burgdorfer Initiative)

Burgdorf, August 1977



BURGDORFER INITIATIVE

Der Präsident : Hj. Wittwer

Zusammenfassung

Im Mai 1975 haben die Initianten das Volksbegehren für 12 motorfahrzeugfreie Sonntage im Jahr mit rund 115'000 gültigen Unterschriften bei der Bundeskanzlei eingereicht. Nach genau zwei Jahren – der gesetzlichen Höchstfrist – liegt nun der Bericht des Bundesrates vor, ausgearbeitet vom Eidgenössischen Justiz- und Polizei-Departement. Schockierend wirkt die Tatsache, dass der oder die Verfasser es unterlassen haben, die Initianten anzuhören. Entsprechend rudimentär und skeptisch ist denn auch die Wiedergabe der Argumente der Befürworter ausgefallen, denn in erster Linie geht es den Initianten doch darum, das Umdenken zu fördern, das für eine vernünftige, menschenwürdige Bewältigung der Zukunftsprobleme unbedingt notwendig ist.

Dieses Umdenken, das der menschlichen Natur entsprechend nur sehr langsam vor sich gehen kann, wird gegenwärtig viel zu wenig gefördert. Wohl schreibt der Bundesrat in seiner Botschaft, dass "die negativen Folgen des individuellen Verkehrs durch immer strengere Vorschriften über Emissionen der Fahrzeuge gemildert werden sollen". Doch besteht eine Diskrepanz zwischen dem, was gemacht werden sollte und dem, was wirklich gemacht und nicht nur verbal vorgetragen wird. Diese Tatsache liefert das zweite wesentliche Motiv für die Burgdorfer Initiative: weite Bevölkerungskreise – den Repräsentativ-Umfragen nach zu schliessen eine Mehrheit – sähen sich durch die Annahme der Burgdorfer Initiative an immerhin zwölf Sonntagen im Jahr von den schädlichen Auswirkungen des Individualverkehrs befreit.

Schon bei der Ablehnung der Kleinen Anfrage von Nationalrat Zwygart bemerkte der Bundesrat, er habe für die Beweggründe zu einer Forderung von Sonntagsfahrverboten Verständnis. Auch in der Botschaft zur Volksinitiative ist davon die Rede. Es wird darin jedoch in einer Art und Weise argumentiert, die am Vorhandensein eines tieferen Verständnisses für die Gründe der Befürworter zweifeln lässt. In dieser Zusammenfassung soll vorab auf einige Punkte kurz eingegangen werden:

- Es wird befürchtet, dass nach der Annahme der Burgdorfer Initiative internationale Verträge gekündigt werden müssten und dass die Versorgung in Krisenzeiten gefährdet werden könnte.

Wir meinen, dass es der Schweizer Diplomatie möglich sein sollte, mit dem Ausland Vereinbarungen zu treffen, ohne gleich Verträge zu kündigen. Es mutet als Angstmacherei an, unser Anliegen mit Vertragskündigungen und Versorgungsnachteilen in Krisensituationen zu verkoppeln - eine wohlbekannt Taktik vor Abstimmungen!

- Es wird befürchtet, dass die Einführung von motorfahrzeugfreien Sonntagen für einige Regionen verheerende Auswirkungen haben könnte. Als Beispiel eines Naherholungsgebietes wird das Berner Oberland herangezogen, und zwar im Winter, wo die grössten Unterschiede zwischen Sonntags- und Werktagsverkehr bestehen. Das Verhältnis von Sonntagsfrequenz zu Werktagsfrequenz wird mit 70:30 angegeben. Unter Verwendung dieser Gewichte zeigt eine einfache Rechnung, wie minim die befürchtete "Verheerung" eigentlich ist:

Monat zu 30 Tagen:

26 Werktage mit dem Gewicht 30	26 x 30 =	780
4 Sonntage mit dem Gewicht 70	4 x 70 =	<u>280</u>
	Total	<u>1'060 = 100 %</u>

Annahme: Wegen der Einführung von 12 motorfahrzeugfreien Sonntagen im Jahr erleide die Region an einem Sonntag pro Monat einen Besucherverlust von 50 %. Dann sieht die Rechnung folgendermassen aus:

26 Werktage mit dem Gewicht 30	26 x 30 =	780
3 Sonntage mit dem Gewicht 70	3 x 70 =	210
1 Sonntag mit dem Gewicht 35	1 x 35 =	<u>35</u>
	Total	<u>1'025</u>

Verlust: 1'060 - 1'025 = 35 entsprechend 3,3 % !

In Wirklichkeit ist der Verlust noch geringer, da in obiger Rechnung die Samstage unterbewertet und die Festtage nicht berücksichtigt sind. Zudem ist im Sommer der Unterschied zwischen Sonntags- und Werktagsfrequenz geringer als im Winter.

In diesem Zusammenhang sticht auch ein Widerspruch in der Botschaft ins Auge: einerseits wird von Verlusten wegen fernbleibender Gäste gesprochen (ca. 3,3 % - siehe oben!), andererseits werden grosse Verkehrsverlagerungen auf die anderen Sonntage vorausgesagt, was unvereinbar ist, zumal an einer dritten Stelle ausdrücklich vermerkt wird, dass die Kapazität der Touristikeinrichtungen auf die Spitzenbelastung an Wochenenden ausgerichtet ist.

In Betracht zu ziehen ist ausserdem die Werbewirkung, die von motorfahrzeugfreien Sonntagen ausgehen kann. Für Ausländer, die zum Teil unter wesentlich grösseren Verkehrsbelastungen leiden als die Schweizer, würden motorfahrzeugfreie Sonntage eine Sensation bedeuten, die zu erleben sich lohnt! Die Initianten sehen die Realisierung der vorgeschlagenen Massnahme auch als Aeusserung des Willens, die Werte des Landes zu erhalten, derentwegen uns die Ausländer besuchen.

- Zitat: "Andere, hauptsächlich agglomerationsnahe Gebiete mit guter Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel, würden von der Verlagerung des Wochenendtourismus profitieren. Da die Förderung der wirtschaftlich schwachen Regionen durch Bund und Kantone zu den erklärten Zielen der schweizerischen Wirtschaftspolitik gehört, müsste die Nachfrageverlagerung von wirtschaftlich schwachen in wirtschaftlich ohnehin schon starke Gebiete bedauert werden. Jahrzehntelange Bemühungen für die Schaffung und Erhaltung einer ausreichenden Wirtschaftsbasis in den Berggebieten würden beeinträchtigt."

Wenn die Förderung von wirtschaftlich schwachen Gebieten zu den erklärten Zielen der Wirtschaftspolitik gehört, ist es traurig, feststellen zu müssen, dass es mancherorts mit der Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel im argen steht - dies in einem

Land, wo die Ausgaben für den Strassenverkehr ein Vielfaches der Ausgaben für den Schienenverkehr betragen!

Die Initianten würden es als zweckmässig erachten, wenn an motorfahrzeugfreien Sonntagen private Carunternehmen Gebiete mit ungenügender Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel im Linienverkehr bedienen würden. Eine solche Regelung würde ohne weiteres im Rahmen der Ausnahmen liegen, wie sie Absatz 2 des Initiativtextes vorsieht.

Im übrigen sollten die Ausnahmebestimmungen ähnlich wie 1973 gehandhabt werden. Damals nahm die Anzahl der Begehren für eine Fahrbewilligung bereits nach dem ersten motorfahrzeugfreien Sonntag ab, und die Kontrolle über die Einhaltung der Vorschriften erforderte kein Polizeieheer, da im Volk eine gewisse gegenseitige Kontrolle stattfand.

- Der Bundesrat befürchtet eine Beeinträchtigung unserer Flughäfen durch die Einführung von motorfahrzeugfreien Sonntagen. Da der Linienverkehr öffentlichem Verkehr gleichzusetzen ist und somit nicht eingestellt wird - im Gegensatz zum rein privaten Flugverkehr -, erscheint eine solche Befürchtung als unwesentlich.

- Als weiteres Argument gegen die Burgdorfer Initiative wird die "Beeinträchtigung der Freiheitsrechte vieler Bürger" angeführt. Dem muss entgegengehalten werden, dass bei weitem nicht für alle Bürger die persönliche Freiheit nur vier Räder hat. Vielmehr sehen viele in der Einführung motorfahrzeugfreier Sonntage den Gewinn von neuen Freiheiten - Freiheiten, die sich auch fruchtbar auf das dringend notwendige Umdenken auswirken!

Vom rein wirtschaftlichen Denken aus freilich, wie es in der Botschaft des Bundesrates leider fast ausschliesslich zum Ausdruck kommt, muss die Wertung der Nachteile der Initiative gegenüber deren Vorteilen zwangsläufig überwiegen, obgleich dies

eine Sache des Ermessens ist und nach Ansicht der Initianten keineswegs zutrifft. Nach menschlichen Erwägungen beurteilt, fällt die Wertung anders aus: Unter anderem ist dem Bundesrat gemäss Bundesverfassung ausser dem Schutz der Freiheit und der Rechte der Eidgenossen auch die Beförderung ihrer gemeinsamen Wohlfahrt anvertraut. Unter Wohlfahrt verstehen die Initianten unter anderem auch das Bedürfnis breiter Bevölkerungskreise nach Ruhe und echter Erholung, wie es die Initiative an wenigstens 12 von insgesamt 365 Tagen im Jahr zu erfüllen anstrebt.

Der heute übersteigerte private Motorfahrzeugverkehr an Sonntagen, der nach jüngsten Voraussagen sich bis zur Jahrhundertwende sogar noch verdoppeln soll, beeinträchtigt mit seinen üblen Auswirkungen wie Lärm, Luftverpestung und Stress die Wohlfahrt einer wachsenden Zahl unserer Wohnbevölkerung auf unzumutbare Weise. Die Einführung von 12 motorfahrzeugfreien Sonntagen im Jahr auf gesetzlich verankerter Basis darf deshalb als Wunsch breiter Bevölkerungskreise nicht länger in den Wind geschlagen werden. Rein wirtschaftliche Erwägungen müssen vor diesem Wunsch zurücktreten.

Das Parlament wird gut beraten sein, wenn es in seiner Behandlung der vorliegenden bundesrätlichen Botschaft die menschlichen Bedürfnisse nach Bewegungsfreiheit zu Fuss, per Fahrrad und unbehelligt von Abgasen, Lärm und Unfallgefahr angemessen miteinbezieht. Zwölf motorfahrzeugfreie Sonntage im Jahr stellen nach Ansicht der Initianten für niemanden ein unzumutbares Opfer dar — sie sind, angesichts des heute erreichten Standes privater Motorisierung, ein dringendes Gebot der Vernunft!

BERICHT

1 HINWEISE ZUM BERICHT

Die Darstellung des Berichtes ist simultan zur Botschaft des Bundesrates; d.h. die Punkte, die hier untersucht werden, sind mit derselben Numerierung wie in der Botschaft aufgeführt.

Allfällige Hinweise im Bericht auf gewisse Punkte bedeuten den entsprechenden Abschnitt in der Botschaft des Bundesrates; solche mit der Bezeichnung "BBI" beziehen sich auf den vorliegenden Bericht, und Hinweise mit der Bezeichnung "A n" beziehen sich auf die betreffende Seite im Anhang.

14 Geltende verfassungsmässige und gesetzliche Regelungen

141 Strassenverkehr, 142 Schifffahrt, 143 Luftfahrt

Die unterschiedliche gesetzliche Regelung von Beschränkungs-kompetenzen in den drei Bereichen "Strassenverkehr", "Schifffahrt" und "Luftfahrt" und die Tatsache, dass der Bundesrat bis dahin Fahr- oder Flugverbote lediglich in der Folge notrechtlicher Situationen ausgesprochen hat, liess den Initianten keine andere Wahl, als die angestrebten Massnahmen auf dem Weg einer Initiative notwendigerweise in der Bundesverfassung für alle drei Bereiche eindeutig zu verankern.

4 INHALT DER INITIATIVE

43 Sachlicher Geltungsbereich

431 Privater Motorfahrzeugverkehr zu Lande

Auf sehr einseitige Weise werden in der Botschaft vorwiegend Beispiele von Motorfahrzeugen aufgeführt, die bei Annahme der Initiative nicht verkehren dürften – wie landwirtschaftliche Traktoren, Raupenfahrzeuge zur Präparierung von Skipisten, motorisierte Invalidenstühle und Museumsbahnen – alles Beispiele, die nach gesundem Menschenverstand über Art. 2 der Initiative vom Verbot auszunehmen wären, wie dies der Bundesrat während den motorfahrzeugfreien Sonntagen 1973 auch tat. (vgl. Ziff. 1e und 2k Abschnitt 44)

Auf der Gegenseite dieses Extrems hätten ebenso Autorennen, Motocross, Motor-Rennbote usw. aufgeführt werden können.

432 Privater Motorfahrzeugverkehr zu Wasser

Auch hier werden nur einseitige Beispiele wie Hotelzubringerdienste, Ausflugsschiffe und nichtfahrplanmässige Ausflugsfahrten öffentlicher Schiffahrtsunternehmungen aufgeführt. (vgl. 431 BBI)

Hotelzubringerdienste

Welchen Stellenwert die Motorboot-Hotelzubringerdienste und die privaten Ausflugsschiffe einnehmen, wird in der bundesrätlichen Studie nicht dargelegt.

Ausflugsfahrten öffentlicher Schiffahrtsunternehmungen

Vom Verbot wird nur ein Sonntag pro Monat betroffen. Ein Wochenende besteht aber aus Samstag und Sonntag.

Gut besuchte nichtfahrplanmässige Ausflugsfahrten können zum Beispiel als regelmässige Fahrten in den Fahrplan aufgenommen werden.

Nach Angaben des Eidgenössischen Amtes für Verkehr gab es im Januar 1977 in der Schweiz 23 konzessionierte Schiffahrtsgesellschaften, die über total 151 Schiffseinheiten mit einer Gesamttonnage von 17'100 t, zugelassen für insgesamt 60'263 Personen, verfügten. Eine Erweiterung des Fahrplans im Sinn von Abschnitt 2 erscheint möglich und wird pro zusätzliche fahrplanmässige Fahrt auch das Angebot an Passagierplätzen pro Einheit jeweils verdoppeln.

Nach der Bootsstatistik der Vereinigung der kantonalen Schiffahrtsinspektoren 1975/76 zählt die schweizerische Bootsflotte insgesamt 93'999 immatrikulierte Einheiten, nämlich 43'392 Boote mit Motor, 28'173 Segelboote mit und ohne Motor, 22'175 Ruderboote, Paddelboote usw. sowie 259 diverse Bootsarten (Fähren, Lastschiffe).

Gerundet ergibt sich folgendes Bild:

54 % sind Segel-, Ruder- und Paddelboote,
46 % sind Motorboote.

Die stärkste Zunahme verzeichnen die Segelboote mit 8 % (1975 9 %), die Zunahme der Motorboote beträgt nur 2 % (1975 5 %), der Ruderboote 3 % (unverändert).

Berücksichtigt man diesen Trend für die Zukunft, so zeigt sich, dass eine deutliche Mehrheit der Boote auf Schweizergewässern vom Sonntagsfahrverbot gar nicht betroffen wird. Mit der Burgdorfer Initiative zeichnet sich eine Möglichkeit ab, die Verwendung umweltschonender Boote auf Schweizer Gewässern zu fördern, ohne dass die notleidende Bundeskasse durch kostspielige Förderungsmaßnahmen "geschädigt" wird.

44 Ausnahmen vom Sonntagsfahrverbot

Der Spielraum für die Erteilung von Ausnahmebewilligungen in Abs. 2 der Initiative wurde absichtlich in einem weiten Rahmen gehalten, damit der Bundesrat genügend Spielraum hat, diese zwar in möglichst engen, aber doch vernünftigen Grenzen zu halten, wie dies 1973 der Fall war. (vergl. A2)

5 BEURTEILUNG DER INITIATIVE

51 Durchführbarkeit

511 Strassenverkehr

Weshalb will der Bundesrat im Falle einer Annahme der Initiative die Flinte gleich ins Korn werfen, indem er keine andere Möglichkeit sieht, als die betreffenden Verträge mit den Nachbarstaaten zu kündigen?

Ueber die Aenderung gewisser Vertragsartikel könnte man sich in Zusatzverträgen einigen, ohne dass die Grundverträge gesamthaft gekündigt werden müssten - beispielsweise in ähnlicher Art wie in der Uebereinkunft zwischen der Schweiz mit dem Land Baden-Württemberg in der Botschaft angedeutet wird (vgl. 512). Die Nachbarstaaten hätten dafür sicher Verständnis, was die zahlreichen positiven Reaktionen zur Initiative aus dem Ausland hinreichend belegen.

Die Zukunft wird zeigen, dass infolge Energieverknappung wohl einige Verträge und Gesetze abgeändert oder neugeschaffen werden müssen.

512 Schifffahrt

Auch in diesem Abschnitt werden die scheinbar notwendigen Kündigungen von Verträgen mit den Nachbarstaaten mehrmals erwähnt. (vgl. 511 BBI)

Was die in der Botschaft erwähnten besonderen Probleme der Durchführbarkeit eines Sonntagsfahrverbots auf dem Bodensee wegen noch immer bestehender unterschiedlicher Auffassung der Bodensee-Uferstaaten über den Verlauf der Staatsgrenzen im Bodensee anbetrifft, kann es nicht Sache der Initianten der vorliegenden Initiative sein, diesem quasi vertragslosen Zustand mit geeigneten Vorschlägen zu begegnen - andererseits ist es aber auch nicht angebracht, die dadurch bewirkten besonderen Probleme in der Botschaft gegen die Initiative auszuspielen.

Unter Wahrung der zu vertretenden schweizerischen Souveränität wird sich bei allseitig gutem Einvernehmen zwischen den Bodensee-Uferstaaten bestimmt in einem künftigen Vertragswerk auch eine Lösung zur vernünftigen Regelung eines schweizerischen Sonntagsfahrverbots auf dem Bodensee finden lassen, sofern man schweizerischerseits nur will!

Bei der Schifffahrt auf Grenzgewässern können die Probleme – ausser in Zusatzverträgen, wie in 511 BBI erwähnt – auch über Ausnahmegewilligungen geregelt werden.

Ueber die Probleme der speziellen Bestimmungen in schweizerischen und deutschen Kraftwerkskonzessionen für den Rhein gibt der Bericht des Bundesrates nicht schlüssig Auskunft.

513 Luftfahrt

Artikel 11 des Uebereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt von Chicago bestimmt nicht zweifelhaft sondern eindeutig, dass die Vorschriften eines Vertragsstaates über den Einflug oder Ausflug in sein oder aus seinem Hoheitsgebiet oder über den Verkehr innerhalb seines Hoheitsgebietes von den Luftfahrzeugen aller Vertragsstaaten zu befolgen sind (vergl. A3).

6 VOR- UND NACHTEILE VON ZWOELF MOTORFAHRZEUGFREIEN UND MOTORFLUGZEUGFREIEN SONNTAGEN PRO JAHR

61 Allgemeines

Es ist zu bedauern, dass der Bundesrat in seiner Botschaft lediglich auf die stichwortartig aufgeführten Gründe eintritt, die einem vor ca. 3 $\frac{1}{2}$ Jahren erschienenen Flugblatt entstammen. Seither hat sich der Bundesrat nie um eine inzwischen vervollständigte Dokumentation oder um eine Aussprache mit den Initianten bemüht!

Wie bereits in der vorangehenden Zusammenfassung erwähnt, geht es den Initianten in erster Linie darum, das Umdenken zu fördern, das für eine vernünftige, menschenwürdige Bewältigung der Zukunftsprobleme unbedingt notwendig ist. Ganz wesentlich fällt als weiterer Grund für die angestrebten Massnahmen ins Gewicht, dass weite Bevölkerungskreise sich durch die Annahme der Burgdorfer Initiative an immerhin zwölf Sonntagen im Jahr von den schädlichen Auswirkungen des Individualverkehrs befreit sähen und dadurch monatlich einmal real auch Vergleiche zum üblichen Sonntagsverhalten ziehen könnten!

Gegenüberstellung der 3 motorfahrzeugfreien Sonntage 1973 mit den bevorstehenden 12 motorfahrzeugfreien Sonntagen pro Jahr

- Bei 3 motorfahrzeugfreien Sonntagen des Jahres 1973, die aufeinanderfolgten, hatte das Volk zwar die Möglichkeit, sich den Umständen anzupassen, jedoch nicht anzugewöhnen.
- Bei der Einführung von 12 motorfahrzeugfreien Sonntagen hingegen werden Volk, Regierung, Vereine, öffentliche Restaurationsbetriebe, Tourismus usw. durchaus die Möglichkeit haben, sich anzupassen und anzugewöhnen. Auch

wären die notwendigen Investitionen, um unsere offenbar mangelhaften Infrastrukturen den neuen Gegebenheiten anzupassen, zu verantworten. Selbst in Holland, das im Winter 1973/74 an insgesamt 10 aufeinanderfolgenden Sonntagen ein Motorfahrzeugverbot zu erdulden hatte, waren die wirtschaftlichen Folgen keineswegs katastrophal. Der im Anhang (vergl. A1) beigegefügte Brief der holländischen Botschaft in Bern, datiert vom 2. Dezember 1974, vermittelt darüber ein anschauliches Bild.

- Bei Annahme der Initiative wird sicherlich ein nicht zu unterschätzender Vorgang des Umdenkens in Gang gesetzt, welcher viele in der bundesrätlichen Botschaft enthaltene Bedenken und Zweifel aufheben wird.
- Die positive Einstellung der Bevölkerung zu Sonntagsfahrverboten wird in der Botschaft angezweifelt. Repräsentativumfragen (vergl. A4) beweisen das Gegenteil: Isopublic, im Auftrag der Zeitschrift "Weltwoche": 61 %, bzw. 56 % der Autobesitzer sind Befürworter - 36 % sind Gegner.

Explora, im Auftrag der Gesamtenergiekonzeptions-Kommission: 60 % Befürworter - 26 % Gegner.

Ausserdem wären bei einer Annahme der Initiative eine Mehrheit der Bevölkerung als logische Folgerung für ein Sonntagsfahrverbot und damit auch die positive Einstellung dieser Mehrheit bestätigt.

Die positive Einstellung der Bevölkerung zu den drei Fahrverbotssonntagen 1973 kann kaum schlüssig nur auf einen Energieschock zurückgeführt werden, zumal bereits damals vermutet wurde, dass jene Oelkrise lediglich eine gespielte der Energie-Förderstaaten und Erdölgesellschaften war, um eine Preiserhöhung zu erzwingen. Es darf auch ruhig daran erinnert werden, dass unsere Bevölkerung nach der Erfahrung des ersten motorfahrzeugfreien Sonntags 1973 mit offener Freude dem Erlebnis weiterer solcher echter Ruhetage entgegensah und diese auch in vollen Zügen zu geniessen wusste!

62 Wertung der Vorteile

In einem mit "Wertung der Vorteile" überschriebenen Kapitel der Botschaft erwartet der Leser eine unvoreingenommene Beurteilung der langfristig zu erwartenden positiven Auswirkungen des Anliegens im Sinne der Initianten und nicht eine Aufzählung der Vorteile mit jeweils möglichst vielen eingeflochtenen Nachteilen.

In der Botschaft ist nie vom angestrebten Umdenken (vgl. BBI 61) die Rede. Kurzfristig gesehen wird die Einführung motorfahrzeugfreier Sonntage sicher einige Probleme aufwerfen. Die notwendigen Anpassungen werden langfristig jedoch sicher Vorteile bringen. Die Strukturen, welche man heute vorfindet, sind unmöglich im Stand, den wachsenden Individualverkehr zu bewältigen. Man darf dabei

nicht nur an die Strassen denken. Beispielsweise kennt man schon jetzt die nicht wieder gutzumachenden Schäden des alpinen Skitourismus. Sollte der Individualverkehr bis zum Jahr 2000 laut kürzlichen Untersuchungen der GVK (vergl. A5) tatsächlich um das doppelte zunehmen, müsste auch das Angebot der "Betätigungsmöglichkeiten" angepasst werden. Dass man schon jetzt beginnen sollte, diesen fast nicht zu bändigenden Drang nach immer mehr eher zu dämpfen denn gar noch zu fördern, liegt auf der Hand, wollen wir in einigen Jahren chaotische Zustände und eher enttäuschte als erfreute Gesichter in unseren Erholungsgebieten vermeiden.

Die Burgdorfer Initiative verschafft uns - zumindest einmal monatlich - eine ach so notwendige Verschnaufpause zum Nachdenken und Umdenken (vgl. 61 BBI), und gleichzeitig stellt sie für alle eine gültige gleiche Situation her.

Ein langfristiges Ziel der Initiative ist es auch, dem Menschen zu zeigen, dass man nicht weit gehen muss, um Schönes zu erleben.

Solche Ziele werden in der bundesrätlichen Botschaft einfach mit dem Argument "Idealistische Beweggründe" abgetan! Ein Verkennen der eben aufgeführten Realitäten kommt einem Verdrängen gleich.

Wie man sicher mit uns einverstanden ist, geht kaum jemand freiwillig zur Schule. Wir gehen unter Zwang in die erste Klasse, und daraus entwickelt sich später der Kampf ums Ueberleben. Es ist daher verständlich, dass niemand gern auf eine so praktische und bequeme Sache wie das individuelle Auto verzichtet. Und freiwillig wird man erst darauf verzichten, wenn einem gleichsam "das Wasser am Hals steht".

Nach Aussagen des gegenwärtigen USA-Präsidenten Jimmy Carter ist eine Erdölverknappung bereits in den achtziger Jahren zu erwarten. Bestimmt ist die Energiekrise von 1973 nicht die letzte gewesen. Künftige Notsituationen auf dem Energiesektor sind voraussehbar - indem wir möglichst bald 12 motorfahrzeugfreie Sonntage im Jahr einführen und gesetzlich verankern, treffen wir lediglich und sozusagen in letzter Minute nützliche "Vorbereitungen auf den Ernstfall", die diesen - wenn er dann eintritt - etwas leichter verkraften lassen.

621 Verbesserung des Umweltschutzes

In diesem Kapitel wird behauptet, dass viele Fahrzeugbesitzer Wochenendfahrten wegen des Fahrverbotes nicht auslassen, sondern lediglich verschieben würden. Im Gegensatz dazu wird in 633 behauptet, dass die autofreien Sonntage für gewisse, vom Wochenendtourismus abhängige Gebiete verheerende Auswirkungen haben könnten.

Diese zwei Aussagen stehen im Widerspruch zueinander. Die Verfasser der Botschaft hätten sich entweder für die eine oder andere Variante entscheiden oder – besser noch – zugeben sollen, dass die Wahrheit etwa in der Mitte liegt.

Montagmorgen-Verkehr

Messungen des Gesundheitsinspektorates der Stadt Zürich haben ergeben, dass der Verkehr am Montag morgen um ca. 5.30 Uhr erst einen Drittel des normalen (also nicht Spitzen-) Werktagverkehrs erreicht (vergl. A7). Weiter ist zu bemerken, dass der Verkehr am Montag in den Morgenstunden schon heute grösser ist als an anderen Werktagen zur gleichen Zeit.

Lärmreduktion

Dass die Verminderung des Lärms nicht genau vorausgesehen werden kann, ist verständlich. Tatsache ist jedoch, dass laut Bericht der GVK über "Emissionen des Strassenverkehrs an Werktagen und an Wochenenden" (Tabelle 28) der Wochenendverkehr die Umwelt mit 45,3 % mehr Lärm als der Werktagverkehr belastet (vergl. A6). Dass ein Sonntagsfahrverbot somit wesentliche Lärmreduktionen bringen wird, ist naheliegend.

Ueberdies haben die Messungen des Gesundheitsinspektorates Zürich an den 3 motorfahrzeugfreien Sonntagen 1973 bei der Westtangente der Stadt Zürich eine Reduktion des mittleren Lärmpegels von 79 dB (A) auf 53 dB (A) ergeben (vergl. A7). Dies entspricht einer hörbaren Lärmreduktion um gut das Fünffache!

Verminderung der Schadstoffkonzentration in der Luft

In der Botschaft wird angeführt, dass die Verminderung der Schadstoffkonzentration in der Luft durch 12 motorfahrzeugfreie Sonntage für die Bevölkerung kaum spürbar wäre. Doch nicht alles ist nicht giftig, was nicht stinkt!

Nach Professor Meinrad Schär, Nationalrat und Leiter des Instituts für Sozial- und Präventivmedizin (vergl. A12) ist am Gesamtausstoss von Luftfremdstoffen in der Schweiz der Motorfahrzeugverkehr mit 1 Million Tonnen oder 70 % beteiligt! Auf die Industrie entfallen nur 16 Prozent, auf die Raumheizung 11 Prozent. Die von den Motorfahrzeugen produzierten Abgase sind bekanntlich alles andere als harmlos! (vergl. A12)

Die Publikation "Stadtkinder haben mehr Blei in den Zähnen" vom Zahnärztlichen Institut der Universität Zürich hält beispielsweise fest, dass Stadtkinder einen viermal höheren Bleigehalt der Zahnwurzeln aufweisen als Kinder aus verkehrsarmen Gegenden.

Dass die Schadstoffkonzentration in der Luft über das ganze Jahr nicht wesentlich abnehmen würde, ist klar. Wenn jedoch alle Bestrebungen für einen wirksamen Umweltschutz als "Tropfen auf den heissen Stein" abgetan werden, sieht unsere Zukunft ziemlich aussichtslos aus.

Die Bevölkerung hätte aber durch das Sonntagsfahrverbot die Möglichkeit, wenigstens an 12 Sonntagen im Jahr in ihrer Wohnumgebung wesentlich sauberere Luft einzuatmen als an allen übrigen Tagen im Jahr!

Diese Tatsache belegen die Messungen des Institutes für Meteorologie und Geografik der Universität Frankfurt in verschiedenen Grossstädten Deutschlands. Natürlich gibt es in der Schweiz - mit Ausnahme von Zürich - keine vergleichbaren Grossstädte. Doch sei hierzu erwähnt, dass in der Schweiz laut einer Erhebung des statistischen Amtes von 1970 die Mehrheit der Bevölkerung (51 %) in Ballungszentren mit über 10'000 Einwohnern wohnt. Ueberdies ist heute nachgewiesen, dass kein nennenswerter Unterschied der Schadstoffkonzentration zwischen Sonntags- und Werktagsverkehr mehr besteht. (vergl. A6 Tabelle 28)

Es ist uns - angesichts solcher beweiskräftiger Tatsachen - unverständlich, wie der Bundesrat (vgl. im 1. Abschnitt) in seiner Botschaft zum Schluss kommen kann, dass die Verminderung der Schadstoffkonzentration in der Luft durch 12 motorfahrzeugfreie Sonntage wenigstens an diesen für die Bevölkerung kaum spürbar wäre!

622 Einsparung von Energie

Der Bundesrat verfolgt in dieser Frage eine widersprüchliche Linie: Während 1973 zur Einsparung von Energie 3 motorfahrzeugfreie Sonntage durchgeführt wurden (laut 61 der Botschaft sogar in der verkehrsärmsten Zeit des Jahres), sollen bei 12 motorfahrzeugfreien Sonntagen im Jahr nur unbedeutende Energiemengen eingespart werden können.

Bei der Einführung von 12 motorfahrzeugfreien Sonntagen wird zu Beginn voraussichtlich tatsächlich nur unbedeutend Energie eingespart. Der Umdenk- und Lernprozess, beschrieben in 61 BBI und 62 BBI, wird sich jedoch langfristig auch auf die übrigen Auto-Sonntage auswirken, wodurch die Energieeinsparungen gesteigert werden.

Zitat: "Von den im Jahre 1975 in der Schweiz verbrauchten flüssigen Brenn- und Treibstoffen dienten rund 32 Prozent dem Betrieb von Motorfahrzeugen".

Es erstaunt uns, dass bei rund 32 Prozent Brenn- und Treibstoffanteil andererseits der Motorfahrzeugverkehr noch immer 70 Prozent des Gesamtausstosses von Luftfremdstoffen verursacht (vgl. 621 BBI und A 12). Wo sind bis dahin die "immer strengeren Vorschriften über Emissionen der Fahrzeuge" (vgl. 21) geblieben, mittels deren der Bundesrat die negativen Folgen des gesteigerten individuellen Verkehrs angeblich wirkungsvoll mildern will?

623 Verminderung der Unfälle

Auch hier operiert der Bundesrat mit falschen Zahlen:

Laut dem statistischen Jahrbuch der Schweiz 1976 beträgt die Anzahl der Unfälle an Sonn- und Feiertagen für 1975 176 (Botschaft 167) und diejenige der Verletzten 92 (Botschaft 59).

Durch den in 61 BBI und 62 BBI beschriebenen Vorgang des Umdenkens werden bei 12 motorfahrzeugfreien Sonntagen im Jahr langfristig gesehen immer weniger Fahrzeugbesitzer Wochenendfahrten lediglich verschieben. Somit darf angenommen werden, dass auch die Unfälle durch motorfahrzeugfreie Sonntage auf lange Sicht abnehmen. Dadurch werden – als angenehme Nebenwirkung – automatisch auch die Versicherungsprämien entsprechend günstiger ausfallen.

624 Belebung des öffentlichen Verkehrs

Laut Botschaft hat eine Umfrage des eidgenössischen Amtes für Verkehr ergeben, dass die Verkehrsnachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln während den 3 motorfahrzeugfreien Sonntagen 1973 nur in dicht besiedelten Gebieten bedeutend zugenommen hatte.

Das Initiativkomitee befragte sämtliche grösseren städtischen Verkehrsbetriebe in der Schweiz über ihre Erfahrungen 1973 und ihre Prognosen im Falle der Einführung von 12 motorfahrzeugfreien Sonntagen pro Jahr. Das Ergebnis dieser Umfrage ist ausnahmslos positiv ausgefallen.

Fazit: Alle befragten Verkehrsbetriebe sehen ohne weiteres die Bewältigung des Zusatzverkehrs mit eigenen Mitteln, sei es in der Intensivierung der Fahrtenzahl oder in der Unterstützung durch Zusatzkurse. Auch kann der Fahrplan bis zu den Intervallen während den Werktagsspitzenzeiten verdichtet werden.

Dazu die Städtischen Verkehrsbetriebe Bern:

Zitat: "Es steht fest, dass der Nutzeffekt des eingesetzten Wagenmaterials in bedeutendem Mass erhöht werden konnte. Den anfallenden Mehrverkehr zu bewältigen, würde für die SVB überhaupt kein Problem bilden. Wir waren bereits 1973 in der Lage, jedes Beförderungsbedürfnis zu befriedigen und wären dazu heute dank des grösseren Bestandes an Grossraumwagen noch besser in der Lage."

Ein weiteres Beispiel:

Die Basler Verkehrsbetriebe gaben 1973 einen speziellen Fahrplan für motorfahrzeugfreie Sonntage heraus, was ihre Kapazität wesentlich erhöhte.

Nach den Erhebungen des Eidgenössischen Statistischen Amtes, publiziert im "Touring" vom 16. Dezember 1976 (vergl. A13), standen in unserem Land insgesamt 2,2 Mio. Motorfahrzeuge im Verkehr. Davon verfügt die Kategorie der Kleinbusse und Gesellschaftswagen über eine Kapazität von insgesamt 238'000 Sitz- und 96'000 Stehplätzen, die - zweckmässig im öffentlichen Linienverkehr eingesetzt - die mehrfach so grosse Kapazität unserer Bahnen an motorfahrzeugfreien Sonntagen weiter erhöhen können.

Der Stab GVK-CH schreibt in seiner Arbeitsunterlage Nr. 25: "Der Freizeit- und Ferienverkehr in der Schweiz" auf Seite 104 in "Massnahmen und Empfehlungen" (für den Wochenendverkehr):

Zitat: "Finanziell gesehen ist übrigens der Wochenendverkehr für die SBB und zahlreiche Privatbahnen heute schon interessant. Trotz annähernd gleichen Verkehrsleistungen dürfte der mittlere Umsatz rund 20 % über dem Werktagsmittel liegen (gemäss Auskunft des Kommerziellen Dienstes Personenverkehr der SBB). Die betrieblichen Umstellungen für den Wochenendverkehr sind nicht bedeutend und lassen sich problemlos bewerkstelligen."

Während den Fahrverbotssonntagen 1973 beförderten die SBB problemlos zusätzlich eine halbe Million Fahrgäste.

Die Verfasser der Botschaft jedoch schreiben in grossem Widerspruch zu all diesen Tatsachen von zu erwartenden "Kapazitätsengpässen".

Zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs und zur Verbesserung ihrer Einnahmen können beispielsweise die Carunternehmungen ihre Fahrzeuge an den motorfahrzeugfreien Sonntagen bei Bedarf in den Dienst des öffentlichen Verkehrs stellen oder mithelfen, einen Linienverkehr für diese Sonntage in abgelegene, verkehrsmässig schlecht erschlossene Ski- und Ausflugsgebiete einzurichten.

Die SBB sind in der Lage, für die nicht zu unterschätzende Zahl der "nur Transittouristen", die sonst mit ihren Privatfahrzeugen unserem Land nichts als Lärm, Abgase und etliche Unfälle bescheren, einen Huckepack-Dienst Basel-Chiasso einzurichten.

Eine Erschliessung abgelegener Orte durch öffentliche Verkehrsmittel - wie sie durch die Einführung von 12 motorfahrzeugfreien Sonntagen im Jahr wahrscheinlich wesentlich gefördert wird - wird dafür sorgen, dass diese Orte nicht mehr länger ausschliesslich auf den Zubringerdienst des Individualverkehrs angewiesen sind. Das kann sich nur vorteilhaft auswirken. Oder was denkt man für diese Orte sonst vorzukehren, wenn wir in den achtziger Jahren vor der Tatsache der prophezeiten Erdölverknappung (vgl. 62 BBI) stehen?

625 Verbesserung der Lebensqualität

Die Initianten finden, dass es in der heutigen hektischen Zeit notwendig geworden ist, das "Recht auf Ruhe" in irgend einer Form im Gesetz zu verankern. Wir Schweizer wohnen in der ältesten Demokratie der Welt, in einer der reichsten Nationen der Welt, und trotzdem bringen wir es nicht fertig, der Hetze des Alltags mit wirksamen Mitteln zu begegnen. Daher sollte wenigstens noch der Sonntag dem Menschen dienen und nicht der Mensch dem Sonntag. Der Sonntag sollte nicht nur – er soll wieder ein Tag der Ruhe und Entspannung sein. Wir haben ihn jedoch zu einem Hetztag sondergleichen degradiert!

Die Initianten sind realistisch genug, um einzusehen, dass ein Sonntag im ursprünglich biblischen Sinn kaum je mehr erreicht werden kann. Das Rad der Zeit lässt sich – realistischerweise – nicht mehr zurückdrehen. Eine moderne, reiche Gemeinschaft indessen sollte den Versuch nicht unterlassen, die Freiheiten und Rechte derjenigen, welche unter den gegenwärtigen Verhältnissen leiden, ebenfalls zu schützen und nicht bloss jene der Motorfahrzeugbesitzer!

Für Betrachtungen zur Verbesserung der Lebensqualität sei insbesondere auch auf A9 verwiesen.

63 Wertung der Nachteile

631 Beeinträchtigung persönlicher Freiheitsrechte

Ende 1976 gab es in der Schweiz 1,7 Millionen Fahrräder. In 626 der Botschaft wird erwähnt, dass durch die starke Zunahme des Motorfahrzeugverkehrs (vgl. 624 BBI) die Sicherheit insbesondere der Fussgänger und Radfahrer stark beeinträchtigt wird.

Somit wird also durch den Motorfahrzeugverkehr im heute erreichten Ausmass die (Bewegungs-) Freiheit einer bedeutenden Bevölkerungsschicht schwerwiegend beeinträchtigt. Die zahlenmässig wohl noch immer überwiegenden Fussgänger und Radfahrer werden bei uns durch kein besonderes Gesetz geschützt!

Es kann dem Bundesrat deshalb der Vorwurf nicht erspart bleiben, dass er in der Wertung der Beeinträchtigung persönlicher Freiheitsrechte in der Botschaft leider in sehr einseitiger Art nur die Freiheitsrechte der Motorfahrzeugbesitzer als schützenswert erachtet! Der nunmehr erreichte Stand der Motorisierung von 2,2 Mio. Einheiten mit weiterhin zunehmender Tendenz stellt jedoch für Fussgänger und Radfahrer eine wachsende grosse Gefahr dar, so dass allein gesetzliche Einschränkungen – unter anderem eben die vorgeschlagenen 12 motorfahrzeugfreien Sonntage pro Jahr – in dieser Beziehung künftig einen wenn auch sehr bescheidenen Schutz vor dieser Gefahr verbürgen können.

Zur Beeinträchtigung persönlicher Freiheitsrechte sei insbesondere auch auf A9 verwiesen.

632 Benachteiligung der Bewohner abgelegener Regionen

Laut Botschaft würden in ländlichen Gebieten kulturelle, sportliche und ähnliche Veranstaltungen an den Verbots-sonntagen erschwert oder gar verunmöglicht.

Müssen denn solche Veranstaltungen ausgerechnet und unweigerlich an einem der wenigen motorfahrzeugfreien Sonntage stattfinden? Die übrigen 40 Sonntage, ferner alle Samstage und weitere Festtage, bieten sicherlich noch einen reichlich bemessenen Spielraum für solche Anlässe ländlicher Gebiete.

Es gilt ferner anzumerken, dass man auch zu Fuss oder per Fahrrad durchaus mobil sein kann! Durch die Befreiung von 12 Sonntagen im Jahr vom privaten Motorfahrzeugverkehr ergibt sich eine neue Chance für Dorf- und Quartierfeste, um den Zusammenhalt der ortsansässigen Bevölkerung zu festigen. Ausserdem könnten solche Anlässe durch einen beispielsweise mit Pferdetaxis betriebenen Zubringerdienst zur interessanten Attraktion werden.

Wir wagen auch festzuhalten, dass Erholung – sowohl auf dem Land wie in der Stadt – sogar ohne Beeinträchtigung durch den Individualverkehr durchaus überall möglich ist – vielleicht sogar sogar besser!

633 Wirtschaftliche Benachteiligung abgelegener Regionen – Einnahmeneinbusse

In der Botschaft wird ein Verhältnis von 70 zu 30 der Gäste angegeben, die an einem Wintersonntag bzw. an einem -werktag das Berner Oberland besuchen. Dabei wird erwähnt, dass die Unterschiede zwischen Sonntag und Werktag im Sommer weniger krass sind.

Aus diesem – offenbar "krassen" – Beispiel kann berechnet werden, dass für Betriebe, die ausschliesslich auf Tourismus und Sport angewiesen sind (Hotels in Winter- und Sommersportgebieten, Bergbahnen usw.), eine maximale Einnahmeneinbusse von 3,3 % durch 12 motorfahrzeugfreie Sonntage pro Jahr resultiert (vergl. S. 2 BBI der Zusammenfassung).

Folgende Punkte, welche die Einnahmeneinbusse der betreffenden Betriebe noch verkleinern, wurden in der erwähnten Berechnung ausser acht gelassen:

- An Samstagen besuchen erheblich mehr Gäste Fremdenverkehrsorte als an normalen Werktagen. Die Samstage wurden jedoch als normale Werktage in die Berechnung einbezogen.
- Feiertage im Anschluss oder vor Wochenenden (z.B. Pfingst- und Ostermontag, Karfreitag usw.) oder unter der Woche, die in der Schweiz teilweise sogar einen grösseren Touristenstrom als an Sonntagen bewirken, wurden ebenfalls nicht berücksichtigt.
- Unter den 12 Monaten eines Jahres herrscht in den Fremdenverkehrsorten während mindestens 6 Monaten Saison. In der Saison ist die Besucherzahl ebenfalls bedeutend höher als in den übrigen Monaten.

- Im Sommer ist der Unterschied zwischen Sonntag und Werktag laut 622 der Botschaft des Bundesrates weit weniger krass.

Berücksichtigt man alle diese Tatsachen, dürften die Einnahmeneinbussen noch um mindestens die Hälfte sinken. Unter diesen Aspekten erscheint eine Bezifferung der mutmasslichen Einnahmeneinbussen mit lediglich 1 bis 1,5 % eher als realistisch.

Bei diesem Ergebnis kann sicher nicht von "verheerenden Auswirkungen" gesprochen werden.

Die Schweiz betreibt in Europa eine der grössten Touristikwerbungen. Dieser dürfte es somit nicht schwerfallen, die motorfahrzeugfreien Sonntage zu einer touristischen Attraktion umzuwerten. Dadurch resultierende Mehreinnahmen der Fremdenverkehrsindustrie durch 12 motorfahrzeugfreie Sonntage pro Jahr können jedenfalls nicht ausgeschlossen werden.

Ausgleich der Nachfrageeinbussen wegen motorfahrzeugfreien Sonntagen

Zu diesem Punkt machen die Verfasser der Botschaft widersprüchliche Aussagen:

Es wird erwähnt, dass Gebiete mit fehlenden Beherbergungsmöglichkeiten von den zu erwartenden Verkehrsverlagerungen nicht genügend profitieren könnten, um die Nachfrageeinbussen der Fahrverbotssonntage auszugleichen.

Andererseits wird in 634 der Botschaft bemerkt, dass die Kapazitäten der Touristikeinrichtungen auf den Spitzenbedarf an Wochenenden ausgerichtet seien.

Förderung wirtschaftlich schwacher Regionen durch Bund und Kantone

Hinter eine Förderung wirtschaftlich schwacher Regionen durch Bund und Kantone ohne genügende Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel (vgl. 62 BBI) muss zumindest ein Fragezeichen gesetzt werden. Oder wie gedenkt der Bundesrat solche Gebiete in einer möglichen Erdölverknappung (vergl. 622 BBI) zu erschliessen?

Die materiellen Verhältnisse der Bergbauern

Es mutet irgendwie traurig an, wenn der Bundesrat in seiner Botschaft eingestehen muss, dass viele Landwirte im Berggebiet ihre landwirtschaftlichen Heimwesen nur weiter bearbeiten können, weil sie bei touristischen Einrichtungen temporär, insbesondere an Wochenenden, einen Zusatzverdienst erzielen können.

Kann Berghilfe wirklich nur darin bestehen, dass diese Landwirte sich selber helfen müssen, indem sie fünf bis sechs Tage in der Woche zur Bewirtschaftung ihrer kargen Gütchen sehr hart arbeiten müssen – und dann am siebenten Tag, dem Sonntag, kaum je die Möglichkeit sehen, von der harten Wochenarbeit wenigstens einen Tag auszuruhen?

634 Benachteiligung bestimmter Wirtschaftszweige

Benachteiligung des Tankstellengewerbes

Bei diesem Thema verstricken sich die Verfasser der Botschaft wiederum in einen Widerspruch. Einerseits ist vom Tankstellengewerbe die Rede, das durch motorfahrzeugfreie Sonntage einseitig benachteiligt würde.

Im Gegensatz dazu wird in 622 der Botschaft ins Feld geführt, dass die Einsparungen von Energie eine nur untergeordnete Bedeutung hätten.

Benachteiligung privater Personentransportunternehmen

Das Ausmass der Einnahmeneinbussen durch 12 motorfahrzeugfreie Sonntage pro Jahr kann nicht ins Gewicht fallen (vgl. 633 BBI). Zusätzlich können diese Privattransportunternehmen solche Einnahmeneinbussen vermindern oder sogar egalisieren, indem sie an den Fahrverbotssonntagen ihre Fahrzeuge im Dienst der öffentlichen Verkehrsunternehmen betreiben (vgl. 624 BBI).

Verschiebung der Nachfrage auf Unterhaltungs- und Erholungsmöglichkeiten in der Stadt und ihrer Umgebung

Eine solche Verschiebung wird sich positiv auswirken, weil

- dadurch ein Ausbau dieser Unterhaltungs- und Erholungsmöglichkeiten ausgelöst wird (laut Botschaft) und dadurch wiederum auch an nicht Fahrverbotssonntagen Sonntagsfahrten mit all ihren Nachteilen wegfallen werden, weil in erreichbarer Nähe etwas geboten wird.
- man dem Ziel der "umweltgerechten Stadt" (vergl. A9) damit näher käme.
- der Tatsache, dass 51 % der ganzen Schweizer Bevölkerung in Städten mit über 10'000 Einwohnern wohnen, besser Rechnung getragen wird.

Beeinträchtigung der Stellung der Flughäfen

Der grösste Anteil der Charterflüge wird werktags und samstags durchgeführt. Ueberdies dürfte die Stellung der internationalen Flughäfen eher vom Linienverkehr, der auch an motorflugzeugfreien Sonntagen betrieben werden darf, als von Charter- und Privatflügen bestimmt sein.

635 Benachteiligung bestimmter sozialer Schichten

Zu hohe Preise öffentlicher Verkehrsmittel?

Zitat aus der Botschaft:

"Vielen Bewohnern von Wohnblocks 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."

Eine Behauptung des Bundesrates, die nach Ansicht der Initianten verschiedene Widersprüche enthält, so etwa die Tatsache, dass das Halten eines privaten Motorfahrzeugs monatlich mindestens etwa 500 Franken verschlingt, vermutlich also mehr als die Bahnkosten mit Familienbillet für Ausflüge an vier Sonntagen im Monat. Andererseits kann man Ausflüge auch vom Wohnblock aus zu Fuss oder per Fahrrad praktisch ohne Kosten unternehmen, wobei 12 motorfahrzeugfreie Sonntage im Jahr dazu ja gerade die idealen Voraussetzungen erst schaffen werden! (vgl. auch 632 BBI)

Falls jedoch solche Bewohner (wie oben angeführt) die Preise öffentlicher Verkehrsmittel als zu hoch empfinden, fällt der Vorwurf zurück auf den Bundesrat, der in der Preisgestaltung öffentlicher Verkehrsmittel ja in letzter Instanz entscheidet.

Vorteile wohlhabender Bevölkerungsschichten

Wohlhabende Bevölkerungsschichten sind schon heute in der Lage, die Vorteile von motorfahrzeugfreien Sonntagen zu geniessen, indem sie sich über das Wochenende in ihr Ferienhaus in einer verkehrsrhigen Umgebung begeben können oder ohnehin in einer ruhigen, bevorzugten Lage wohnen.

Durch die Einführung von motorfahrzeugfreien Sonntagen wird auch allen übrigen Bevölkerungsschichten dieser Genuss verschafft, denn dann können auch sie einen ruhigen und erholsamen Sonntag in ihrer näheren Umgebung erleben.

636 Erschwerung der Durchführung von Veranstaltungen

England und Israel kennen seit Jahrzehnten keine Sportanlässe an Sonntagen bzw. an Sabbattagen. Trotzdem sind von diesen Ländern keine Schwierigkeiten für die Durchführung — auch internationaler — Sportanlässe bekannt.

Weshalb sollte es also in der Schweiz wesentliche Schwierigkeiten bereiten, die Sportanlässe beispielsweise auf die 52 Samstage und auf die immer noch verbleibenden 40 Auto-Sonntage im Jahr zu legen?

Veranstaltungen ländlicher Gebiete

Vgl. 632 BBI.

Zusammenfassung

Kurzzeitig auftretende Organisationsschwierigkeiten der Uebergangsphase können bestimmt bewältigt werden. Langfristig sind kaum mehr Schwierigkeiten zu erwarten als etwa 1973, da sich der Mensch schnell an neue Verhältnisse anpassen kann.

637 Beeinträchtigung des Rufes der Schweiz als klassisches Reiseland

Durch 12 motorfahrzeugfreie Sonntage pro Jahr wird die Schweiz vom klassischen Reiseland wieder etwas mehr zum eigentlichen Ferienland werden, was aus der Sicht der einheimischen Bevölkerung sowie derjenigen des Touristen sicher zu begrüßen ist.

Aus den motorfahrzeugfreien Sonntagen kann unsere Fremdenindustrie - wenn sie nur will - durch geeignete Werbung sogar eine Attraktion machen (vgl. 633 BBI).

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

Abweisung ausländischer Fahrzeuge an der Grenze

Wie sich der Tourist vor Antritt einer Reise über die Zollformalitäten des Ziellandes informiert, setzt er sich auch über die wichtigsten Verkehrsvorschriften wie beispielsweise Geschwindigkeitsbeschränkungen, Gurtenzwang oder Fahrverbote des betreffenden Landes ins Bild. Dass somit ausländische Fahrzeuge in "grosser Zahl" an den Grenzen abgewiesen werden müssten, kann nicht zutreffen, zumal dies in Holland 1973 auch nicht der Fall war, obgleich dieses Land damals als einziges Land während 10 Wochen (vergl. All und 61 BBI) motorfahrzeugfreie Sonntage durchführte.

Retorsionsmassnahmen durch Nachbarstaaten

Zahlreiche positive Reaktionen zu dieser Initiative aus dem Ausland wie auch ähnliche Bestrebungen in verschiedenen anderen Ländern und Nachbarstaaten zeigen, dass Retorsionsmassnahmen von Nachbarstaaten wegen 12 motorfahrzeugfreien Sonntagen pro Jahr kaum zu befürchten sind, zumal auch das bestehende Nacht- und Sonntagsfahrverbot für Lastwagen (vgl. 3) sowie deren Gewichtsbeschränkung bis dahin keinerlei Retorsionsmassnahmen von Seiten des Auslandes hervorrief.

639 Notwendigkeit eines umfangreichen Kontrollapparates

Wenn eine Einführung eines neuen Gesetzes mit den notwendigen Kontrollen zu dessen Einhaltung in Frage gestellt werden soll, müssten praktisch alle Gesetze aufgehoben werden. Denn fast jedes Gesetz stellt aus der Sicht eines jeweils bestimmten Interessenkreises

einen unerträglichen Eingriff in die persönlichen Freiheitsrechte dar und müsste demnach angeblich mit "übermässigen und straffen Kontrollmassnahmen" zur Beachtung des betreffenden Gesetzes erzwungen werden.

Zudem erfordert die Kontrolle des heute übersteigerten Sonntagsfahrverkehrs gewiss ein Mehrfaches an Aufwand, wie es für einen motorfahrzeugfreien Sonntag gemäss den 1973 gemachten Erfahrungen notwendig wäre, war doch damals der Kontrollaufwand wider Erwarten sehr gering.

7 PERSONALBEDARF FUER DEN VOLLZUG DER AUSFUEHRUNGSVORSCHRIFTEN

Dazu ist zu bemerken: Je klarer die Ausnahmeregelung ausfällt, desto geringer wird der personelle Aufwand für die Erteilung von Ausnahmegewilligungen ausfallen. Die Initianten befürworten deshalb eine ähnlich straffe Regelung wie 1973.

Da das Datum des motorfahrzeugfreien Sonntags jeweils im voraus bekannt ist, kann man sich auch besser als 1973 danach einrichten. Demzufolge werden auch weniger Ausnahmegewilligungen verlangt werden.

8 VOLKSWIRTSCHAFTLICHE GESAMTBEURTEILUNG

Nicht nur die Naturschönheiten präsentieren sich dem Betrachter in der Schweiz auf engstem Raum, sondern auch die Bewohner dieses Landes leben auf engstem Raum und sind somit auf die Rücksichtnahme von Mitmensch und Tourist angewiesen.

Die Annahme der Burgdorfer Initiative ermöglicht es, die vom Bundesrat nur verbal betonten Verbesserungsvorschläge ohne wesentliche volkswirtschaftliche Beeinträchtigung an wenigstens 12 Tagen im Jahr von 365 einer Verwirklichung etwas näher zu bringen - vor allem eben das Postulat der Rücksichtnahme auf andere.

9 ABSCHLIESSENDE WERTUNG DER INITIATIVE

Der Ausdruck "Polizeirechtliche Zwangsmassnahmen" in der Botschaft ist zwar juristisch in Ordnung, verfolgt aber hier eindeutig die Absicht, dem Leser der Botschaft das Gefühl von "einschneidenden Zwängen und Angst vor der Polizei" zu vermitteln.

Bei jedem demokratischen Mehrheitsbeschluss bleibt eine Minderheit, die sich der Mehrheit fügen muss. Bis heute hat deswegen noch niemand offiziell von Zwangsmassnahmen gesprochen.

Zudem kann eine "positiv zu wertende Verbesserung des Umweltschutzes" nicht durch verbal verheissene Umweltschutzgesetze und Raumplanung, sondern nur durch konkrete, praktische Ausführung von Aenderungsvorschlägen - wie sie in der Burgdorfer Initiative vorgeschlagen werden - verwirklicht werden!

SCHLUSSBEMERKUNG

Eine Botschaft der Regierung über eine Initiative sollte die Aspekte eines solchen Volksbegehrens objektiv und vorallem neutral beleuchten. Dies wurde leider in der Botschaft über die Volksinitiative für 12 motorfahrzeugfreie Sonntage pro Jahr eindeutig unterlassen.

Reelle positive Seiten der Initiative werden zum Beispiel durch das Setzen des Textes in die Möglichkeitsform heruntergespielt (vgl. u.a. Punkt 625 der Botschaft). Ebenfalls werden Vorteile dieser Initiative durch Uebertreibungen und Unstimmigkeiten (im vorliegende Bericht zur Genüge aufgedeckt), von Nachteilen, sowie durch einseitige Betrachtungen gewisser Nachteile, in den Schatten verdrängt.

Gesamthaft ist auch zu bedauern, dass die ideelen, menschlichen Vorzüge der Initiative (vgl. unsere Zusammenfassung) vor den rein wirtschaftlichen Erwägungen vom Bundesrat in seiner Botschaft viel zu wenig in Betracht gezogen und dementsprechend gleichsam als minderwertig eingestuft wurden.

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
ZUSAMMENFASSUNG	1
BERICHT	6
1 Hinweise zum Bericht	6
14 Geltende verfassungsmässige und gesetzliche Regelungen	6
141 Strassenverkehr, 142 Schifffahrt, 143 Luftfahrt	6
4 Inhalt der Initiative	6
43 Sachlicher Geltungsbereich	6
431 Privater Motorfahrzeugverkehr zu Lande	6
432 Privater Motorfahrzeugverkehr zu Wasser	7
Hotelzubringerdienste	7
Ausflugsfahrten öffentlicher Schifffahrtsunternehmungen	7
44 Ausnahmen vom Sonntagsfahrverbot	8
5 Beurteilung der Initiative	8
51 Durchführbarkeit	8
511 Strassenverkehr	8
512 Schifffahrt	8
513 Luftfahrt	9
6 Vor- und Nachteile von zwölf motorfahrzeugfreien und motorflugzeugfreien Sonntagen pro Jahr	9
61 Allgemeines	9
62 Wertung der Vorteile	10
621 Verbesserung des Umweltschutzes	11
Montagsmorgen-Verkehr	12
Lärmreduktion	12
Verminderung der Schadstoffkonzentration in der Luft	12
622 Einsparung von Energie	13
623 Verminderung der Unfälle	14
624 Belebung des öffentlichen Verkehrs	14
625 Verbesserung der Lebensqualität	16
63 Wertung der Nachteile	16
631 Beeinträchtigung persönlicher Freiheitsrechte	16
632 Benachteiligung der Bewohner abgelegener Regionen	17
633 Wirtschaftliche Benachteiligung abgelegener Regionen - Einnahmeneinbusse	17
Ausgleich der Nachfrageeinbussen wegen motorfahrzeugfreien Sonntagen	18
Förderung wirtschaftlich schwacher Regionen durch Bund und Kantone	18
Die materiellen Verhältnisse der Bergbauern	18
634 Benachteiligung bestimmter Wirtschaftszweige	19
Benachteiligung des Tankstellengewerbes	19
Benachteiligung privater Personentransportunternehmungen	19
Verschiebung der Nachfrage auf Unterhaltungs und Erholungsmöglichkeiten in der Stadt	19
Beeinträchtigung der Stellung der Flughäfen	19
635 Benachteiligung bestimmter sozialer Schichten	20
Zu hohe Preise öffentlicher Verkehrsmittel?	20
Vorteile wohlhabender Bevölkerungsschichten	20

	Seite
636 Erschwerung der Durchführung von Veranstaltungen	20
Veranstaltungen ländlicher Gebiete	20
Zusammenfassung	21
637 Beeinträchtigung des Rufes der Schweiz als klassisches Reiseland	21
638 Gefahr von Retorsionsmassnahmen durch Nachbar- staaten bei einer Sperrung der schweizerischen Transitrouten	21
Retorsionsmassnahmen durch Nachbarstaaten	21
639 Notwendigkeit eines umfangreichen Kontroll- apparates	21
7 Personalbedarf für den Vollzug der Ausführungsvorschriften	22
8 Volkswirtschaftliche Gesamtbeurteilung	22
9 Abschliessende Wertung der Initiative	22
SCHLUSSBEMERKUNG	23