

Schweizerisches Aktionskomitee  
gegen staatlich diktiertes  
Sonntagsfahrverbot

ARGUMENTE GEGEN DIE VOLKSINITIATIVE  
"FUER 12 MOTORFAHRZEUGFREIE UND  
MOTORFLUGZEUGFREIE SONNTAGE PRO JAHR"

(Eidgenössische Volksabstimmung vom 28. Mai 1978)

1. Vernunft lässt sich nicht staatlich verordnen

---

- 1.1 Es geht bei der Burgdorfer Initiative letztlich um den Grundsatz, dass vom privaten Motorfahrzeug ein vernünftiger Gebrauch gemacht werden soll. Vernünftig erscheint dieser Gebrauch soweit, als er zur Selbstverwirklichung des Menschen beiträgt. Selbstverwirklichung bedeutet, dass der Mensch sich in all seinen Fähigkeiten möglichst frei entfalten und sich daran freuen kann. Ohne private Verkehrsmittel hätten viele Menschen nicht die Möglichkeit, soziale Kontakte zu pflegen oder in die Natur herauszukommen und sich dort körperlich und seelisch zu erholen.
- 1.2 Es geht also darum, wie das private Motorfahrzeug am Sonntag benützt wird, also um den Zweck und das Mass. Der Staat kann uns nicht vernünftige Zwecke vorschreiben. Und er kann auch das Mass des Gebrauchs nicht ohne komplizierten und aufwendigen Apparat kontrollieren.
- 1.3 Die Initiative will, dass uns an gewissen Sonntagen von Staates wegen verboten werden soll, frei darüber zu entscheiden, ob wir von unseren privaten Motorfahrzeugen überhaupt Gebrauch machen wollen oder nicht. Dies ist ein unzulässiger Eingriff in die persönliche Freiheit, der zudem durch kein höheres oder allgemeineres Interesse legitimiert werden könnte.
- 1.4 Das private Motorfahrzeug steht meistens nur am Wochenende für frei gewählte Verwendungszwecke zur Verfügung. Soll man nun alle in ihrer Freiheit einschränken, vom Auto am Sonntag weiterhin einen vernünftigen Gebrauch zu machen?
- 1.5 Die Initiative ist nicht tauglich, denn ein solches Verbot liesse sich nicht rechtfertigen, weil von ihm auch der - nachgewiesenermassen vorherrschende - absolut vernünftige und massvolle Gebrauch betroffen würde.
- 1.6 Die Initianten möchten zwar am Sonntag Ruhe haben. Von einer allgemeinen Störung kann ebenso wenig gesprochen werden wie von einem überwiegend unvernünftigen Gebrauch. Zudem verfolgt der Sonntagsverkehr vielfach das Ziel, von den lärmigen Orten wegzuführen an Orte, wo es diese Störungen nicht gibt. Auch bei einem Sonntagsfahrverbot würden Durchgangsstrassen im allgemeinen nicht von erholungssuchenden Spaziergängern frequentiert.

- 1.7 Mit der Burgdorfer Initiative wird deshalb ein staatlicher Eingriff angestrebt, der den Grundsatz der Verhältnismässigkeit grob missachtet und der sonst vielgepriesenen Eigenverantwortlichkeit des einzelnen Bürgers dieses Staates nicht förderlich ist.

2. Unrealistischer Alleingang der Schweiz

- 2.1 Kein anderes Land der Welt ist derart auf enge Kontakte mit der Aussenwelt angewiesen. Die geographische Lage bestimmt uns zum Binnenland. Neben der Exportwirtschaft und dem Dienstleistungssektor ist der Fremdenverkehr eine der bedeutendsten Stützen unserer Wirtschaft.
- 2.2 Offenbar genügen aber die in der Schweiz schon bisher gepflegten isolationistischen Tendenzen noch nicht. Die Abkapselung soll noch weiter gehen, selbst in Bereichen, die bisher ungeschoren blieben.
- 2.3 Mit den vorgeschlagenen 12 autofreien Sonntagen soll unser Inseldasein, wird unser Abrücken von den Nachbarn noch verstärkt. Die Schweiz wäre an 12 Sonntagen im Jahr einfach geschlossen.
- 2.4 Die Burgdorfer Initiative geht in der Absicht von der urschweizerischen Ueberzeugung aus, besser als die anderen sein zu wollen. Das ist ein unrealistisches Sendungsbewusstsein, das an politische Gesundheitsbeterei grenzt. Es würde uns nämlich noch weiter in die Eigenbrödlerei treiben.

3. Wie wird das Motorfahrzeug am Sonntag gebraucht? -  
Zwangssystem wäre schlechter!

---

- 3.1 Das von der GVK-Kommission gesammelte Zahlenmaterial hat erfreulicherweise gezeigt, dass der Schweizer im allgemeinen sehr vernünftig ist und von seinem Auto ebenso vernünftigen Gebrauch macht.
- 3.2 Lediglich 4 Prozent der Automobilisten fahren am Sonntag um der Fahrt willen aus. Immerhin 51 Prozent, also mehr als die Hälfte, unternehmen Besuche von Verwandten und Bekannten und pflegen so zwischenmenschliche Beziehungen.
- 3.3 Eine Untersuchung der Universität Genf vom Oktober 1976 über die Verhältnisse in der Westschweiz hat ergeben, dass von den Besitzern privater Motorfahrzeuge 23 Prozent am Sonntag weniger als 10 km weit fahren, 32 Prozent zwischen 10 und 50 km und nur 9 Prozent mehr als 50 km weit reisen, während die übrigen 36 Prozent zu etwa gleichen Teilen das Auto entweder gar nicht benützen oder nur Fahrten im Wohnquartier ausführen.
- 3.4 Die Pflege zwischenmenschlicher Beziehungen ist in diesem Zusammenhang als sehr wertvoll zu bezeichnen. Im Gegensatz zu den Behauptungen der Initianten zeigt sich, dass Mobilität in den wenigsten Fällen schädlich, zumeist aber ausserordentlich nützlich ist.
- 3.5 Unser Land - und das ist nicht nur wirtschaftlich, sondern vor allem menschlich und kulturell von Bedeutung - zieht aus der Bewegungsfreiheit seiner Bürger viel mehr Vorteile als Nachteile.
- 3.6 Eine Staffelung der Mobilität an Sonntagen ist individuell schon verwirklicht. Die Statistik weist nach, dass 82 Prozent aller Haushalte, die überhaupt Sonntagsausflüge unternehmen, dies durchschnittlich nur jeden dritten Sonntag tun. Damit hat der einzelne seine zwei bis drei autofreien Sonntage im Monat bereits, aber dann wenn er sie wünscht.
- 3.7 Würde man durch einen Verfassungsartikel, wie das die Initiative verlangt, einen bestimmten Sonntag pro Monat festlegen, dann würden die anderen um so stärker belastet. Es würde in vielen Fällen nicht zu einem Verzicht, sondern zu einer Umlagerung kommen. Hier freier Sonntag, dort Ueberlastung. Eine individuell gestaltete Feinverteilung ist ohne Zweifel besser.

- 3.8 Das Auto ist am Wochenende übrigens das bestausgelastete Verkehrsmittel. Der durchschnittliche Besetzungsgrad liegt mit drei und mehr Personen etwa doppelt so hoch wie an einem Werktag. Auch die Eisenbahnen sind am Wochenende alles andere als unterbelastet. Sie erreichen Frequenzen, die bis zu einem Viertel höher sind als unter der Woche.
- 3.9 Dank der guten Besetzung ist das Auto am Wochenende billig, weil dann die Fixkosten je Person kleiner sind als am Werktag. Andererseits gibt es auch bei den Bahnen Vergünstigungen für Familien und Gruppen. Im Gegensatz zum Auto ist man aber an den Fahrplan gebunden, schleppt Gepäck, muss umsteigen, hat Aufenthalte. Das ist bei Spitzenverkehr noch unangenehmer.
- 3.10 Die Bahnen sind für den Transport grosser Mengen über weite Distanzen gemacht und auf eine gleichmässige Auslastung angelegt. Es wäre unvernünftig, den Gebrauch der Motorfahrzeuge zu verbieten und dafür die Bahnen mit Rollmaterial und Personal so auszustatten, dass sie einem allfälligen Spitzenverkehr an autofreien Sonntagen gewachsen wären. Sinnvoll ist deshalb nur, mit dem vorhandenen Personal und Wagenmaterial am Wochenende das bestmögliche Angebot zu machen.
- 3.11 Der Vorschlag, 12 autofreie Sonntage einzuführen, ist in diesem Sinne eine Alibiübung, welche die Probleme - vor allem auch längerfristig - nicht regelt. Die Lösung liegt nur im freien Entscheid des Bürgers und nicht in einem Zwangssystem des Staates, das in jeder Hinsicht schlechter funktionieren würde.

4. Auswirkungen auf die Fremdenverkehrswirtschaft

---

- 4.1 Entgegen den Behauptungen der Initianten, dass 12 autofreie Sonntage pro Jahr nur einen geringen Einfluss auf die Umsatz- bzw. Ertragslage im Gastgewerbe hätte, hat eine entsprechende Umfrage, die im Anschluss an die drei autofreien Sonntage durchgeführt worden ist, ganz andere Ergebnisse gebracht.
- 4.2 Aus der genannten Umfrage ging 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" mit empfindlichen Verlusten auf das Fahrverbot 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 erlitten bis zu 75 % Umsatzeinbussen.
- 4.3 Die Hotellerie und das Gastgewerbe sind im Branchenvergleich relativ gut über die Rezessionsrunden gekommen. Die Branche unterliegt aber einem zunehmenden Druck auf die Ertragslage, die durch die währungsbedingten Wettbewerbsnachteile heute noch verstärkt werden.
- 4.4 In der Schweiz stehen für Ausflüge und längere Reise etwa 2000 Cars mit rund 80'000 Plätzen zur Verfügung. Der Anteil der Ausflugsfahrten an Sonntagen am Gesamtumsatz beträgt bis gegen 80 %. Die privaten Carunternehmungen hätten bei einer allfälligen Annahme der Initiative mit einer jährlichen Umsatzeinbusse von 5 % bis 20 % zu rechnen.
- 4.5 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 1000 Skiliftunternehmen resultieren die Einnahmen zu beinahe 100 % aus dem Wintertourismus.

- 4.6 Nicht nur in den voralpinen Naherholungsgebieten, sondern auch in zahlreichen Kurorten unseres Alpenraumes ist der Sonntag frequenz- und damit auch einnahmемäßig der weitaus lukrativste Wochentag. In der Regel liegen die Frequenzen der Sonntage um ein Zwei- oder Mehrfaches über den Werten der einzelnen Wochentage. Im "Januarloch" ragen nur die Sonntage heraus.
- 4.7 Zu bedenken gilt es ferner, dass vielfach Talstationen von Touristenbahnen nur mit dem Personenwagen erreichbar sind, weil sie in relativ grosser Distanz vom nächsten Anschluss an ein öffentliches Verkehrsmittel liegen. Die Einrichtung eines speziellen Busdienstes als Zubringer wäre betriebswirtschaftlich nicht tragbar.
- 4.8 Die Initiative beeinträchtigt auch den Ruf der Schweiz als Reiseland. Ihre Einführung wäre ein gravierender Rückschritt ins Zeitalter der Bewirtschaftung und Reglementierung des Reiseverkehrs.
- 4.9 Die Zurückweisung von Automobilisten an der Grenze würde dem Ansehen der Schweiz grossen Schaden zufügen und die Werbeanstrengungen im Ausland stark beeinträchtigen. Verkehrspolitische Entscheide sind nicht nur nach rein nationaler, sondern auch nach internationaler Interessenlage zu beurteilen.
- 4.10 Freizügigkeit im Reiseverkehr ist auch eines der Hauptmittel, welches das friedliche Neben- und Miteinander der Staaten gewährleistet.



5. Benachteiligung abgelegener Regionen

- 5.1 Viele Bewohner abgelegener und vor allem gebirgiger Regionen mit zahlreichen Einzelhöfen sind heute allein auf das private Verkehrsmittel angewiesen.
- 5.2 Sie alle, insbesondere aber ältere und gehbehinderte Leute würden daher durch ein Sonntagsfahrverbot ihrer Bewegungsfreiheit beraubt und damit noch stärker isoliert.
- 5.3 Das Gefälle zwischen städtischen Agglomerationen und Randgebieten würde noch verstärkt. Das ist auch staatspolitisch unerwünscht.
- 5.4 Zahlreiche wirtschaftlich benachteiligte Regionen sind zu viel besuchten Zielen der Naherholung, des Ausflugs- und des Wochenendverkehrs der Städter geworden. Der Tourismus bietet in diesen Regionen Arbeit und Verdienst. Insbesondere für die in der Landwirtschaft tätigen ist er eine willkommene Ergänzung der Existenzbasis.
- 5.5 Das gesamtwirtschaftliche Entwicklungskonzept für das Berggebiet wäre in seiner Zielsetzung in Frage gestellt, wenn man den Tourismus durch 12 autofreie Sonntage beeinträchtigen würde.

6. Benachteiligung bestimmter sozialer Schichten

- 6.1 Sonntagsfahrverbote richten sich auch gegen bestimmte soziale Schichten der Bevölkerung.
- 6.2 Das Ausflugsbedürfnis der Bevölkerung ist stark von der effektiven Wohnsituation abhängig. Der "Zwang zum Wegfahren" ist für Bewohner von Wohnblöcken viel stärker als für solche von Vorstadt-Einfamilienhäusern.
- 6.3 Hochhausbewohner machen ungefähr 30 Prozent mehr Ausflüge als Bewohner von Einfamilienhäusern.
- 6.4 Wohlhabende Bevölkerungsschichten, die das Wochenende in Hotels oder Ferienwohnungen verbringen könnten, wären demgegenüber begünstigt.
- 6.5 Sie könnten auch die Autofahrten besser vor oder nach der Fahrverbotszeit durchführen und würden damit durch ein Sonntagsfahrverbot kaum betroffen.
- 6.6 Ein Sonntagsfahrverbot bedeutet daher eine unsoziale Massnahme.

7. Erschwerung der Durchführung von Veranstaltungen

- 7.1 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 zu erreichen.
- 7.2 An Fahrverbotssonntagen wäre dies nur in Agglomerationen möglich, in ländlichen Gebieten mit unzureichender oder gar fehlender öffentlicher Verkehrsbedienung aber beinahe ausgeschlossen.
- 7.3 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.