

BUNDESAMT FÜR INDUSTRIE, GEWERBE UND ARBEIT
ZENTRALSTELLE FÜR REGIONALE WIRTSCHAFTSFÖRDERUNG

3003 Bern, 28. November 1975
EB/Wa/ko

GENERALSEKRETARIAT EVD	
- 2. OFZ 1975	
Generaldirektion	Ms
Handel	
Ern.	
Landwirtschaft	
D.	
D.	
BW	
Reg. Nr. 142.3	

Touristische und regionalpolitische Aspekte
der Burgdorfer Initiative

1. Die touristische Bedeutung des Wochenendverkehrs und die
Auswirkungen motorfahrzeugfreier Sonntage

1.1 Umfang des Wochenendverkehrs

Der Individual-Binnenverkehr an Wochenenden weist in unserem Land einen eindrucklichen Umfang auf. Das bestätigen die Ergebnisse einer Repräsentativumfrage über den Wochenendausflugsverkehr, die im Auftrage der Eidg. Kommission für die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption (GVK-CH) 1972/73 durchgeführt worden ist. Einige Angaben aus dieser Studie seien hier angeführt:

- An einem Wochenende verlassen zwischen 1,3 und 2,6 Millionen Personen in unserem Land ihren Wohnort zwecks eines Ausflugs. Das entspricht einem bis zwei Fünfteln der Bevölkerung unseres Landes. Untersuchungen im Ausland haben entsprechende Anteile der Wochenendausflügler an der Gesamtbevölkerung festgestellt.
- 19 % der Ausflüge beschränken sich auf den Samstag, 63 % auf den Sonntag, 18 % dauern zwei oder mehr Tage.
- Zwischen ^{80 und 90} 70 und 79 Prozent der Ausflügler benutzen das Privatauto.
- Die wichtigsten Motive für den Wochenendausflug sind Verwandtenbesuch, Spazieren, Wandern und Wintersport.

Der Wochenendverkehr wickelt sich also zum grössten Teil am Sonntag ab und beansprucht überwiegend private Verkehrsmittel.

1.2 Die touristische Bedeutung des Wochenendverkehrs

Die wirtschaftlichen Auswirkungen des Wochenendverkehrs auf das Gastgewerbe, die Hotellerie sowie die Sport- und Erholungseinrichtungen liessen sich nur quantifizieren, wenn Angaben über das Konsumverhalten der Wochenendausflügler vorhanden wären. Da entsprechende Zahlen aber fehlen, können nur allgemeine Hinweise gemacht werden.

Entlang der Hauptkanäle des motorisierten Wochenendverkehrs und an beliebten Ausflugszielen befindet sich ein dichtes Netz von Gaststätten, Hotels, Souvenirläden und weiterer Dienstleistungsbetriebe, die einen wesentlichen Teil ihres Umsatzes am Wochenende erzielen. Die wirtschaftlichen Auswirkungen treten beim winterlichen Wochenendverkehr, der sich in bestimmte Skigebiete der Alpen und Voralpen ergiesst, besonders deutlich hervor. Das Verhältnis der Gästezahlen des Naherholungsverkehrs im Winter zwischen Sonntagen und Werktagen liegt beispielsweise in der Region Berner Oberland bei ungefähr 70:30 %. Im Sommer sind die Unterschiede weniger krass: für Sonntage werden im allgemeinen 10-20 % stärkere Frequenzen geschätzt. Als Richtwerte dürften diese Zahlen auch für andere Erholungsgebiete Geltung haben.

Die Kapazität der touristischen Einrichtungen übersteigt den Bedarf aufgrund der Fremdenbetten im Ort beträchtlich und wird in der Regel nur in Spitzenzeiten, also an Wochenenden und während der Weihnachts- und Osterferien ausgelastet. Der Wochenendausflugsverkehr stellt einen wesentlichen Teil der Nachfrage dar und ist für die betroffenen Gebiete von ausschlaggebender Bedeutung. Dabei wird sein prozentualer Anteil

am ganzen Fremdenverkehrseinkommen je nach Lage und Struktur eines Fremdenverkehrsortes oder Erholungsgebietes verschieden gross beurteilt. Die Schätzungen schwanken hier für die Region Berner Oberland von 25 bis 75 %. Ausser Frage steht jedoch die allgemein grosse, in manchen Fällen dominierende wirtschaftliche Rolle des Naherholungsverkehrs.

1.3 Die Auswirkungen von 12 motorfahrzeugfreien Sonntagen

Die Initiative verlangt, dass am zweiten Sonntag jedes Monats auf dem Hoheitsgebiet der Schweiz jeglicher private Motorfahrzeugverkehr und Motorflugzeugverkehr zu untersagen sei. Eine saisonale oder regionale Differenzierung des Verbots ist nicht vorgesehen.

Als wichtigste Auswirkungen wären an den betreffenden Wochenenden einerseits ein Verkehrsrückgang, andererseits eine Verkehrsverlagerung zu erwarten.

Die Ausflugsmöglichkeiten der städtischen Bevölkerung würden drastisch eingeschränkt. Sicher würde das Erholungsgebiet in den Städten und Agglomerationen stärker benutzt; es könnte sogar zu einem eigentlichen Ansturm auf diese Erholungsmöglichkeiten kommen. Ein Ausbau in diesem Bereich könnte erforderlich werden. Es darf nicht übersehen werden, dass mit dem Verbot des Motorfahrzeugverkehrs mittel- und langfristig der Erholungswert der Städte steigen würde.

Erhebliche wirtschaftliche Auswirkungen hätte ein Motorfahrzeugverbot auf die Fremdenverkehrsorte. Ihre Kapazität ist auf den Spitzenbedarf an Wochenenden ausgerichtet. Das Motorfahrzeugverbot würde es einmal pro Monat verunmöglichen, diese Kapazität voll zu nutzen. Es ist zudem durchaus möglich, dass der Verkehr und damit die Nachfrage an den drei nicht gesperrten Sonntagen zunimmt, weil man sich für den autofreien Sonntag schadlos halten will. Einerseits müssten also erwei-

terte Kapazitäten aufgebaut werden, die andererseits an einem Viertel aller heutigen Spitzenzeiten nicht oder nur beschränkt benützt würden.

Ebenfalls muss angenommen werden, dass die Verbots-Sonntage "umgangen" werden, indem sich der Wochenendverkehr einerseits auf Freitagabend und Samstag und andererseits auf den frühen Montagmorgen verlagert. Je stärker sich diese Verlagerung durchsetzt, um so geringer werden die wirtschaftlichen Auswirkungen auf die regionale Wirtschaft, desto sinnloser wird aber auch die Initiative, weil ihre Hauptziele (Umweltschonung, Benzinsparen) nicht erreicht werden.

Zweifellos würde ein Teil der Automobilisten an motorfahrzeugfreien Sonntagen auf die öffentlichen Verkehrsmittel ausweichen, doch darf der Umfang dieser Verkehrsverlagerung nicht überschätzt werden. Einmal sind die öffentlichen Verkehrsbetriebe in ihrer Kapazität begrenzt und ein Ausbau, der sich an den Verkehrsspitzen eines motorfahrzeugfreien Sonntags pro Monat orientieren würde, wäre wirtschaftlich wenig sinnvoll. Zum andern werden die Zielgebiete des Wochenendverkehrs vielfach durch die öffentlichen Verkehrsmittel ungenügend oder gar nicht bedient. Zudem ist in Rechnung zu stellen, dass die Sonntagsausflügler nicht ohne weiteres bereit sein werden, für ihre sonntägliche Fahrt auf den Komfort des Privatautos zu verzichten. Aus den genannten Gründen dürfte sich daher die Verlagerung vom Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr an den motorfahrzeugfreien Sonntagen eher in beschränktem Rahmen halten.

2. Regionalpolitische Aspekte der motorfahrzeugfreien Sonntage

Die urbanen Räume verfügen über ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrsnetz. Die städtische Bevölkerung wird dadurch in

die Lage versetzt, das breite Angebot an Unterhaltungs- und Erholungsmöglichkeiten in der Stadt und ihrer näheren Umgebung ohne die Inanspruchnahme privater Verkehrsmittel rasch zu erreichen. Grundsätzlich anders ist die Lage der Bevölkerung ländlicher Regionen an motorfahrzeugfreien Sonntagen. Diese Gebiete verfügen in der Regel nur über eine schwache öffentliche Verkehrsinfrastruktur, nicht wenige Gemeinden und Weiler sind ausschliesslich auf die privaten Verkehrsmittel angewiesen. Durch das Verbot des Motorfahrzeugverkehrs würde die Mobilität der Bewohner dieser Regionen ungleich schwerer eingeschränkt als jene der Stadtbewohner. Das Attraktivitätsgefälle zwischen Agglomerationen und Randgebieten würde verstärkt.

3. Zusammenfassung

Aus touristischer und regionalpolitischer Sicht sprechen verschiedene Gründe gegen die Einführung von 12 autofreien Sonntagen im Jahr:

- Der Wochenendverkehr, der für bestimmte Gebiete unseres Landes von wesentlicher wirtschaftlicher Bedeutung ist, würde zurückgehen und in den Zielgebieten entsprechende Einkommensausfälle nach sich ziehen.
- Neben den Auswirkungen auf den Umfang des Wochenendverkehrs dürfte das Motorfahrzeugverbot auch Verlagerungen des Verkehrs bewirken. Dabei steht weniger die Verlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel im Vordergrund als die zeitliche Verschiebung des Ausflugsverkehrs. Als Folge wäre eine Erhöhung der Verkehrsspitzen vor und nach dem autofreien Sonntag zu erwarten. Die touristischen Einrichtungen in den Zielgebieten des Wochenendverkehrs würden einerseits an einem Sonntag im Monat nur teilweise genutzt, andererseits müssten sie möglicherweise ausgebaut werden, um den höhern Bedarfs-

spitzen genügen zu können. Diese Ueberlegung trifft ebenfalls auf den Ausbau des Strassennetzes zu.

- Die ländlichen Gebiete und die Bergregionen weisen durchwegs ein sehr weitmaschiges öffentliches Verkehrsnetz auf. Der motorfahrzeugfreie Sonntag würde die Bevölkerung dieser Gebiete ungleich härter treffen als jene der urbanen Räume.

Thüringen