



## Nein zur „Sonntags-Initiative“

Am 18. Mai 2003 gelangt die Volksinitiative „für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit – ein Versuch für vier Jahre“ („Sonntags-Initiative“) zur Abstimmung. Das Volksbegehren verlangt jährlich vier motorfahrzeugfreie Sonntage für eine versuchsweise Zeit von vier Jahren. An den Fahrverbotstagen sollen alle öffentlichen Plätze und Strassen der Bevölkerung zum freien Gebrauch zur Verfügung stehen. Bundesrat und Parlament empfehlen die Initiative zur Ablehnung. Die „Sonntags-Initiative“ hätte schwerwiegende negative Auswirkungen auf die Wirtschaft, bringt kaum umweltpolitische Entlastung, würde zu Sicherheitsproblemen führen und widerspricht völkerrechtlichen Vereinbarungen.

# Mobilitätsfeindliche Zwängerei

Staatlich verordnete Sonntagsfahrverbote schaden der Wirtschaft

Cornelia Schaub

Die Volksinitiative „für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit – ein Versuch für vier Jahre“ („Sonntags-Initiative“) wurde am 1. Mai 1998 mit 111'718 gültigen Unterschriften eingereicht. Das Volksbegehren verlangt, dass pro Jahreszeit jeweils während eines Sonntags alle Strassen und öffentlichen Plätze der nichtmotorisierten Bevölkerung zum freien Gebrauch zur Verfügung stehen. Die Regelung soll vorerst versuchsweise für vier Jahre, dann nach einer weiteren Volksabstimmung definitiv eingeführt werden. Ausnahmen, die vom Bundesrat zu regeln sind, dürfen nur bei einem bestehenden öffentlichen Interesse zugelassen werden.

## Die Argumente der Befürworter

Die Urheber der „Sonntags-Initiative“ sehen aufgrund der Tatsache, dass ein totales Motorfahrzeug-Verbot eine nicht realisierbare Forderung darstellt, zahlreiche Ausnahmen vor. Nicht vom Verbot erfasst sein sollen der öffentliche Verkehr und Sonderfahrten, über die der Bundesrat auf dem Verordnungsweg zu befinden hat. Als mögliche Ausnahmen erwähnt das Argumentarium der Befürworter unter anderem Hilfs- und Notfalltransporte, Rettungsfahrzeuge von Polizei und Feuerwehr im Einsatz, landwirtschaftlicher Verkehr, der Transport verderblicher Güter sowie Taxifahrten im begrenzten Rahmen.

## „Lichtblicke im Alltag“

Die überwiegend aus linken und grünen Kreisen stammenden Initiantinnen und Initianten wollen der Bevölkerung so genannte „Erlebnistage“ ermöglichen und Raum für Begegnungen schaffen. Wo sonst die meiste Zeit des Jahres Hektik herrsche, solle „Zeit zum geselligen Miteinander und Feiern“ möglich werden. Autofreie Strassen seien „ein Ort der Begegnung und Freude“ und „Platz für gemütliches Zusammensitzen in Strassenwirtschaften“ sowie „Lichtblicke im Alltag“, die „wieder mal so richtig Freude ins Leben“ bringen würden. Es geht nach Auffassung der Urheber des Volksbegehrens unter anderem auch darum, „sich einen Tag lang von Strassenmusikanten und Clowns mit Lebensfreude anstecken zu lassen“ und „mit Strassenkreide die Wunschwelt zu zeichnen“.

## „Sonntags-Initiative“:

### Eidgenössische Volksinitiative „für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit – ein Versuch für vier Jahre“

Die Volksinitiative lautet:

Die *Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung* werden wie folgt ergänzt:

Art. 24 (*neu*)

<sup>1</sup> An einem Sonntag pro Jahreszeit sind alle öffentlichen Plätze und Strassen inklusive Nationalstrassen von 04.00 bis 24.00 Uhr der Bevölkerung zum freien Gemeingebrauch ohne privaten Motorfahrzeugverkehr gewidmet. Der öffentliche Verkehr bleibt gewährleistet.

<sup>2</sup> Der Bundesrat legt innert neun Monaten die Ausführungsbestimmungen und die im öffentlichen Interesse liegenden Ausnahmen in einer Verordnung fest.

<sup>3</sup> Diese Übergangsbestimmungen sind ab dem ersten autofreien Sonntag vier Jahre gültig. Volk und Stände stimmen im vierten Jahr nach dem ersten autofreien Sonntag darüber ab, ob die Absätze 1 und 2 als Artikel 116<sup>ter</sup> der Bundesverfassung unbefristet weiter gelten sollen.

Das Schweizer Strassennetz warte geradezu darauf, „einmal auf eine andere Art entdeckt und fantasie- wie lustvoll genutzt zu werden“. Das Volksbegehren verstehe sich keineswegs als Verbotsinitiative und richte sich nicht gegen das Auto. Das Ziel sei es vielmehr, der Bevölkerung an vier Tagen im Jahr die Gelegenheit zu bieten, einmal etwas anderes zu tun. Das Begehren sei geeignet, einen Beitrag an die Volksgesundheit zu leisten. Im Weiteren geben sich die Initianten und Initiantinnen davon überzeugt, dass motorverkehrsbefreite Sonntage eine Chance für den schweizerischen Tourismus seien.

## Die Argumente der Gegner

Die „Sonntags-Initiative“ stösst sowohl bei den bürgerlichen Parteien wie insbesondere auch bei den Wirtschafts- und Strassenverkehrsverbänden auf entschiedene Ablehnung. Das Volksbegehren sei in umweltpolitischer Hinsicht

unnötig. Der positive Einfluss von motorfahrzeugfreien Sonntagen sei, wie eine Studie des Bundes gezeigt hat, vernachlässigbar klein. Aufgrund der zu erwartenden Staus insbesondere durch die Blockierung des Motorfahrzeugverkehrs an der Landesgrenze sowie durch die Verschiebung der Autofahrten auf die Tage vor und nach den motorfreien Sonntagen müsse sogar mit negativen Folgen für die Umwelt, das heisst mit einer kontraproduktiven Wirkung gerechnet werden.

#### **Nicht durchsetzbar**

Die Gegner setzen im Weiteren ein Fragezeichen hinter die Durchsetzbarkeit der „Sonntags-Initiative“. Insbesondere in den fünfzehn Grenzkantonen entstünden durch die Verkehrsverbote an Sonntagen grosse Probleme. Darüber hinaus verstiesse Sonntagsfahrverbote gegen völkerrechtliche Vereinbarungen, allen voran gegen das Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU. Einen Rückfall in den Isolationismus und den Sonderfall Schweiz könne sich unser Land nicht leisten. Die Verbotregelung würde für das traditionelle Transit- und Reiseland Schweiz international einen gewaltigen Imageschaden nach sich ziehen.

#### **Schädlich für die Wirtschaft**

Die Schädlichkeit der „Sonntags-Initiative“ für die Schweizer Volkswirtschaft, insbesondere für den Tourismus, ist nach Auffassung der Gegner beträchtlich. Nicht zu beziffern seien die Einnahmeausfälle etwa für die Anbieter von

sportlichen und kulturellen Freizeitaktivitäten (Wintersport, Sportveranstaltungen, Bergbahnen, Gewerbeausstellungen, Konzertanlässe usw.), Reiseveranstalter sowie auf den motorisierten Verkehr ausgerichtete Dienstleister (Restaurants, Hotels, Autobahntankstellen usw.). Gemäss einer wissenschaftlichen Untersuchung des „Forschungsinstituts für Freizeit und Tourismus“ der Universität Bern würden sich bei einer Annahme der „Sonntags-Initiative“ die Umsatzrückgänge für die auf den Ausflugs-, insbesondere den Tagestourismus angewiesenen Betriebe in der Grössenordnung von 45 bis 200 Mio. Franken pro Jahr bewegen.

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband (FRS) bezeichnet das Volksbegehren als „lebensgefährlich“, weil es Fussgängern und Radfahrern eine vermeintliche Sicherheit vorgaukle. Trotz der sonntäglichen Fahrverbote wären die Strassen für zahlreiche Ausnahmefahrten und generell für den gesamten öffentlichen Verkehr geöffnet. Angesichts dieser Tatsache sei es völlig unverantwortlich zu behaupten, dass an den Verbotstagen alle öffentlichen Plätze und Strassen der Bevölkerung zum freien Gebrauch für Spiel, Sport und Spass zur Verfügung stehen.

#### **Unverhältnismässig**

Die „Sonntags-Initiative“ ist unverhältnismässig. Die früheren Fahrverbote während des letzten Weltkriegs, während der Suez-Krise 1956 sowie der Erdölkrise 1973 waren alle auf Notrecht abgestützt. Wenn Notlagen allenfalls einen legitimen Grund für notrechtlich erlassene Fahrverbote

### **Geschichtliches zu den Sonntagsfahrverboten**

Seit Inkrafttreten der ersten bundesrechtlichen Regelung des Motorfahrzeugverkehrs, des Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr vom 15. März 1932, sind verschiedene Vorstösse für autofreie Sonntage, insbesondere für einen autofreien Betttag lanciert worden. Während des Zweiten Weltkriegs waren Sonntagsfahrverbote das Resultat von kriegswirtschaftlichen Gegebenheiten; die schwierige Versorgungslage mit Benzin und Diesel machte diese Massnahme unumgänglich. Auch ein gutes Jahrzehnt nach Kriegsende, vom 18. November bis 10. Dezember 1956, wurde in der Schweiz gestützt auf Notrecht an vier Sonntagen ein Motorfahrzeugverbot verfügt. Grund dafür war die Suez-Krise und die damit verbundenen Versorgungsengpässe. Im Jahre 1973 war es eine Erdölkrise, die den Anlass für die Verfügung von drei Sonntagsfahrverboten bildete. Seit Mitte der 70er Jahre sind von politischen Interessengruppen Bestrebungen im Gange, den Motorfahrzeugverkehr an Sonntagen zu verbieten. Am 30. Mai 1975 wurde die Volksinitiative „für 12 motorfahrzeugfreie Sonntage pro Jahr“ eingereicht.

Das Begehren hatte in der Abstimmung vom 28. Mai 1978 weder bei Volk noch Ständen eine Chance. Eine nationalrätliche Motion verlangte 1976 zwölf autofreie Sonntage. Ebenfalls 1976 wurde im Nationalrat eine parlamentarische Initiative lanciert, die ein Motorfahrzeugverbot an mindestens acht Sonntagen forderte. Der Nationalrat hat diese Initiative zugunsten eines Gegenvorschlags verworfen, der auf einen autofreien Eidgenössischen Betttag abzielte. Alle diese parlamentarischen Vorstösse wurden schliesslich jedoch vom Parlament abgelehnt. Weitere Vorhaben zur Einführung von Sonntagsfahrverboten gab es in den 80er und in den 90er Jahren mit Standesinitiativen der Kantone Bern und Basel-Landschaft, mit parlamentarischen Vorstössen im Nationalrat sowie mit einem entsprechenden Begehren der Jugendsession 1994. Diesen Vorstössen war ebenfalls kein Erfolg beschieden. Eine im Jahre 1998 im Nationalrat eingereichte Motion, die ein „Volks- und Begegnungsfest“ am Betttag 2000 und eine zu diesem Zweck gesperrte Autobahn A1 verlangte, wurde wieder zurückgezogen.

darstellen mögen, so seien sie in der heutigen Zeit des funktionierenden wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Lebens unverhältnismässig und nicht zu rechtfertigen. Schliesslich ist die Initiative rückwärtsgewandt. In einer Zeit, die geprägt ist von zunehmend freiheitlichen Regelungen und von Deregulierung, verlaufe die Initiative diametral zu den aktuellen gesellschaftlichen Entwicklungen. Wenn heute zum Beispiel Vorschriften über das Gastgewerbe gelockert und die Ladenöffnungszeiten liberalisiert werden und immer mehr Städte und Gemeinden den Einkauf an Sonntagen gestatten, erscheint der Erlass von Sonntagsfahrverboten als geradezu anachronistisch und weltfremd.

### **Position des Bundesrats**

Der Bundesrat bezweifelt in der Botschaft zur „Sonntags-Initiative“ vom 1. Dezember 1999, dass die neu einzuführenden staatlich verordneten „Erlebnistage“ zu einer Steigerung der Lebensqualität beitragen würden. Das Sonntagsfahrverbot biete keine Anreize zu richtigem Verhalten und einer dauernden Verhaltensänderung. Der Bundesrat macht im Weiteren auf die unterschiedlichen Auswirkungen der Initiative auf die Bevölkerung aufmerksam. Menschen mit keinem oder ungenügendem Anschluss an die öffentlichen Verkehrsmittel erführen eine ungerechtfertigte Benachteiligung. Der Bundesrat befürchtet sodann negative wirtschaftliche Auswirkungen des Volksbegehrens, von denen insbesondere die vom Tourismus abhängigen Wirtschaftszweige betroffen sind. Bedenken bestehen auch in sicherheitspolitischer Hinsicht: Gemäss der Initiative sollen die Strassen von der Bevölkerung an den Verbotstagen für beliebige Freizeitaktivitäten verwendet werden können. Zugleich sei aber aufgrund der Ausnahmeregelung weiterhin mit einer erheblichen Anzahl von Fahrzeugen zu rechnen, die vom Fahrverbot befreit sind (Polizei- und Rettungsfahrten, Taxis, Behindertentransporte usw.), weshalb „schwerwiegende Probleme mit der Verkehrssicherheit vorprogrammiert“ sind. Der Bundesrat gibt sodann zu bedenken, dass es im Ausland kaum verstanden würde, wenn der private Strassenverkehr an den Verbots-Sonntagen an der Schweizer Grenze blockiert würde. Negative Folgen befürchtet der Bundesrat auch auf der wirtschaftlichen Ebene; Folgen, von denen insbesondere die vom Tourismus abhängigen Wirtschaftszweige in abgelegenen Regionen und Berggebieten am härtesten betroffen wären. Diese Wirtschaftszweige würden durch die Fahrverbote stärker benachteiligt als solche in den städtischen Agglomerationen und müssten beträchtliche Einnahmehinbussen hinnehmen.

### **Behandlung im Parlament**

Der Ständerat, der die „Sonntags-Initiative“ als Erstrat behandelte, verwarf das Begehren mit 29:7 Stimmen ohne Gegenvorschlag. Anders der Nationalrat, der die Initiative zwar ebenfalls deutlich mit (111:66) ablehnte, zugleich aber einen indirekten Gegenvorschlag in Form einer Änderung des Strassenverkehrsgesetzes absegnete, mit der der Betttag von 05.00 bis 22.00 Uhr landesweit versuchsweise für vier Jahre mit einem Motorfahrzeugverbot belegt werden sollte. Diesem Antrag für einen motorfahrzeugfreien Betttag stand ein weiterer Antrag der Mehrheit der Verkehrskommission gegenüber, der auf einen durch den Bundesrat festzulegenden autofreien Sonntag pro Jahr abzielte. Der Antrag auf einen autofreien Betttag obsiegte im Nationalrat mit der hauchdünnen Mehrheit von 86:85 Stimmen.

Der Betttags-Gegenvorschlag des Nationalrats fand im Ständerat keine Mehrheit. Der Widerstand in der Kleinen Kammer war hauptsächlich von den Westschweizer Kantonen ausgegangen, weil das Betttag-Wochenende mit dem „Comptoir Suisse“ in Lausanne zusammenfällt. Ein Anlass, zu dem sich zahlreiche Personen per Automobil einfinden. In der Frühjahrsession 2002 steuerten beide Räte erneut auf einen indirekten Vorschlag in Form eines anderen autofreien Sonntags zu. Auch dieser Kompromiss scheiterte schliesslich jedoch im Herbst gleichen Jahres im Ständerat. Die Kleine Kammer lehnte die „Sonntags-Initiative“ in der Schlussabstimmung mit 25:16 Stimmen ab, was das zweite Nichteintreten dieses Rates und damit das definitive „Aus“ des Gegenvorschlags bedeutete. In der Schlussabstimmung wurde das Volksbegehren im Nationalrat mit 96:70 Stimmen und im Ständerat mit 34:8 Stimmen zur Ablehnung empfohlen. Zu den Befürwortern in der Grossen Kammer gehörten SP, Grüne, EVP, die Unabhängige Fraktion sowie nicht ganz ein Drittel der CVP.

**Kommentar**

Selten dürfte bei einer Initiative die Diskrepanz zwischen der – wahrscheinlich – wohl gemeinten, aber grenzenlos naiven Absicht der Urheber und den mit der Initiative verbundenen gravierenden Nachteilen so gross gewesen sein wie bei der „Sonntags-Initiative“. Offensichtlich gänzlich durchdrungen vom Geist der Spassgesellschaft, bei der Erlebnis, Vergnügen und „Life-Style“ über Leistung und Arbeit gestellt werden, wollen die Initiantinnen und Initianten die von der Hektik des Verkehrs beherrschten Strassen zu „Orten der Begegnung und Freude“ machen. Mit dem Spass ist es allerdings vorbei, wenn man sich die konkreten Folgen vor Augen führt, die mit einer Annahme der Initiative verbunden wären. Blockierte Grenzen, Umwegverkehr in den Nachbarländern, Verletzung von völkerrechtlichen Verpflichtungen, Unverständnis im Ausland, Glaubwürdigkeitsverlust der Schweiz in der internationalen Verkehrspolitik, Umsatzeinbrüche bei Gastgewerbe, Bergbahnen, Carunternehmen und bei grossen Teilen des Freizeitgewerbes, schwerwiegende Probleme mit der Verkehrssicherheit: Dies wären nur einige der zahlreichen einschneidenden negativen Auswirkungen eines Ja zur „Sonntags-Initiative“.

Mit dem grosszügigen Ausbau der Einrichtungen für den kombinierten Verkehr, mit strengen Abgasnormen und mit einer spürbaren fiskalischen Belastung des Schwerverkehrs hat die Schweiz in der Verkehrs- und Umweltpolitik eine Vorreiterrolle eingenommen, die international anerkannt wird. Die Einführung von Sonntagsfahrverboten jedoch, die Ausdruck des kleinräumigen Denkens einer naiven Betroffenheitsbewegung ist, würde für die Schweiz einen Rückfall in ein längst überholtes isolationistisches Wunschdenken bedeuten. CS