

Eidgenössische Volksabstimmung vom 12. März

Soll der motorisierte Verkehr halbiert werden?

Das Begehren, den Autoverkehr auf den Stand von 1975 zu halbieren und ihn auf diesem Niveau einzufrieren, hat in der Schweizer Polit- und Wirtschaftswelt klare Fronten geschaffen. Sowohl beim Bundesrat als auch bei den bürgerlichen Parteien ist die Initiative der Grün-Alternativen ebenso chancenlos wie bei den wichtigen Wirtschafts- und Gewerbeverbänden. Nachfolgend präsentieren zwei Interessenvertreter ihre Positionen.

Doppelte Freiheit – halber Naturverbrauch

Von Dieter Steiner*

Unsere Kulturgeschichte ist eine Geschichte der zunehmenden Befreiung aus Abhängigkeiten von der Natur. Gleichzeitig aber, und das ist die Ironie dieser Entwicklung, unterwirft uns die dabei ins Spiel kommende Technik wachsenden Zwängen. Der motorisierte Strassenverkehr ist ein Paradebeispiel. Was in kleinerem Umfang in nützlicher und sinnvoller Weise unsere Freiheitsgrade erhöht, verkehrt sich in der grossen Masse – im Laufe der Nachkriegszeit hat sich das Volumen des Strassenverkehrs rund verzwanzigfach – ins Gegenteil. Nicht nur wird unsere Lebensführung immer mehr von der gesellschaftlichen Autofixiertheit beeinflusst und eingeengt, sondern wir laden der Allgemeinheit auch ökologische, gesundheitliche und wirtschaftliche Folgekosten auf, die heute auf rund 8 Milliarden Franken pro Jahr geschätzt werden. Wir neigen dazu, in diesem Phänomen so etwas wie ein Naturereignis zu sehen. Entsprechend fatalistisch gibt sich die Politik: «Wir müssen doch einsehen, dass der Verkehr ständig zunimmt», meinte Bundesrat Leuenberger im Ständerat (16. 6. 99). Dass er dabei noch in fast gleichen Atemzug von der Existenz eines bundesrätlichen Konzeptes nachhaltiger Mobilität sprach, hat für mich den Charakter eines schlechten Witzes. Denn nur der Entscheid für eine Mengenbeschränkung bringt uns die Handlungsspielräume zurück, die wir für das Einschwenken auf den Pfad einer tatsächlich nachhaltigen Entwicklung benötigen. Dies möchte ich im folgenden anhand der drei üblicherweise unterschiedenen Dimensionen Umwelt-, Sozial- und Wirtschaftsverträglichkeit beispielhaft belegen.

Ein ökologischer Quantensprung

Betrachten wir im Bereich der Umweltverträglichkeit die Klimaproblematik. Dass diese nicht erst ein Thema von morgen oder übermorgen ist, daran hat uns der Orkan «Lothar», der am Stephanstag enorme Verwüstungen anrichtete, schmerzlich erinnert. Es besteht ja eine starke Vermutung, dass derartige extreme Wettersituationen im Zusammenhang mit der schon in Gang gekommenen globalen Erwärmung stehen. Nun hat sich die Schweiz im Gefolge der Internationalen Klimakonvention gegenüber dem Stand 1990 eine 10prozentige Reduktion des Ausstosses des Treibhausgases Kohlendioxid (CO₂) bis zum Jahr 2010 vorgenommen. Es ist nicht schwer vorzusagen, dass bei weiterem Verkehrswachstum dieses Ziel verfehlt werden wird. Dabei ist dies eine recht bescheidene Vorgabe – Szenarien, die unter Nachhaltigkeit auch globale Gerechtigkeit, d. h. eine weltweite Gleichverteilung der Inanspruchnahme der Natur verstehen, verlangen von der Schweiz im gleichen Zeitraum weit mehr, nämlich eine Verminderung um 25 Prozent, und sie sehen als Fernziel eine 75prozentige Reduktion bis 2050 vor. Es sind also substantielle Schritte gefragt, und da liegt eine Verkehrshalbierung, die – der Strassenverkehr ist an den nationalen CO₂-Emissionen zu 30 Prozent beteiligt – einen Reduktionsbeitrag von 15 Prozent liefern kann, gerade richtig.

Greifen wir bezüglich Sozialverträglichkeit das Thema der Bewegungsfreiheit heraus. Wir stellen fest, dass das häufig zitierte, rechtlich aber nirgends verankerte Prinzip der freien Verkehrsmittelwahl immer wieder einseitig zugunsten eines uneingeschränkten Autofahrens in Anspruch genommen worden ist. Das ist im höchsten Masse diskriminierend, denn laut dem Mikrozensus 1994 sitzt im durchschnittlichen Tagesablauf die Hälfte der Bevölkerung (alle Personen von 6 Jahren an) nie in einem Auto! Aber wiederum markiert unsere Landesregierung Hilflosigkeit: «Es ist... unmöglich, den Drang des Menschen nach zunehmender Mobilität bevorzugend regeln zu wollen» (Bundesrat Leuen-

berger im Nationalrat, 2. 3. 99). An dieser Aussage stimmt verschiedenes nicht. Erstens wechselt sie Mobilität mit Automobilität. Zweitens tut sie mit dem Begriff des «Drangs» so, als sei dieser Ausdruck eines angeborenen Bedürfnisses. Zweifellos gibt es ein grundsätzliches Bedürfnis des Menschen nach Bewegung, aber was sich heute auf unseren Strassen abspielt, ist das Resultat eines zivilisatorischen Prozesses, der sehr wesentlich auch von der Angebotsseite der Wirtschaft angetrieben wird. Drittens aber verkennt diese Aussage völlig, dass ein substantieller Teil des Verkehrs einer Zwangsmobilität entspricht. Schliesslich hat ja gerade die Verfügbarkeit des Autos zur totalen Zersiedelung unserer Landschaften geführt, so dass heute die Grundfunktionen des menschlichen Daseins, insbesondere Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Sich-Erholen,

Die Position der NZZ

zz. Trotz einer gewissen Sympathie für Denkmodelle, die eine effizientere und verursachergerechtere Ausgestaltung der Mobilität zum Ziel haben, erachten wir den Weg der Halbierung des Privatverkehrs als zu radikal und wirtschaftsfeindlich. Insbesondere die von den Initianten propagierte Absicht, die Mobilität praktisch zur Hälfte via öffentliche Verkehrsmittel abzuwickeln, ist angesichts ihrer Kapazitäten unrealistisch. Zudem würde eine Zweiklassengesellschaft entstehen, unter der vor allem die schlecht erschlossenen Randregionen zu leiden hätten. Kommt dazu, dass sich das Begehren nur über rigorose Verbote und gewichtige Eingriffe in die Transportwirtschaft realisieren liesse. Daher lehnen wir die Initiative ab.

auf räumlich getrennte Orte bezogen sind und damit einen entsprechenden Verkehr erzwingen. Eine Verkehrshalbierung schafft hier Remedur, indem sie den Nichtmotorisierten einen Teil des verlorenen Raumes zurückgibt, den auf ein Motorfahrzeug Angewiesenen ermöglicht, ohne Stau ans Ziel zu kommen, und allgemein durch einen Druck zu kürzeren Wegen eine Trendumkehr hinsichtlich der räumlichen Entmischung bewirkt.

Mehr Arbeitsplätze

Bei der Wirtschaftsverträglichkeit steht wohl die Arbeitsplatzfrage im Vordergrund. Rufen wir dazu in Erinnerung, dass gerade das Autogewerbe eine Wirtschaftsbranche ist, die infolge des Rationalisierungsdruckes ständig Arbeitsplätze verliert und somit nicht zukunftsträchtig ist. Wie verschiedene Simulationsstudien zeigen, bewirkt eine

Wende zu einer nachhaltigen Mobilität die Befreiung aus einer Sackgasse und unter dem Strich ein beträchtliches Plus an Arbeitsplätzen – für eine Verkehrshalbierung wird dieses auf rund 40 000 geschätzt. Mit anderen Worten, die Verluste bei den Betrieben, die unmittelbar mit dem konventionellen Strassenverkehr zusammenhängen, werden durch anderweitige Gewinne reichlich überkompensiert. Dabei spielen eine Rolle: die Verstärkung des öffentlichen Verkehrs, eine Verlagerung der Konsumnachfrage der Haushalte (ein ÖV-Generalabonnement für die ganze Familie kommt billiger als Amortisation, Unterhalt und Betrieb eines Autos), ein Innovationsanreiz zur Herstellung alternativer Fahrzeuge (z. B. Leichtmobile, die nach üblicher Definition nicht zum motorisierten Verkehr zählen) und zum Angebot neuer Mobilitätsdienstleistungen (z. B. Autoteilet bzw. Car Sharing), ein Attraktivitätsgewinn beim Tourismus infolge der Vermehrung autoarmer Fremdenverkehrsorte.

Schliessen wir mit den folgenden drei Gedanken. Erstens: Der motorisierte Strassenverkehr hat sich über die letzten Jahrzehnte zu einem – nicht zuletzt auch durch die Zweckbindung der Mineralölsteuer alimentierten – Teufelskreis entwickelt. Der Vorschlag, die Engpässe mit einem weiteren Ausbau der Strasseninfrastruktur zu überwinden, heisst, den Teufel mit dem Beelzebub austreiben zu wollen. Zweitens: Es ist richtig, dass eine Verkehrshalbierung in der Schweiz global gesehen dem berühmten Tropfen auf den heissen Stein gleichkommt. Aber ein Land, das jetzt den Mut zu einem solchen Schritt aufbringt, setzt international etwas in Bewegung und wird in ein paar Jahren dank der zukunftsverträglichen Entwicklung durch Vorteile belohnt. Drittens: Wenn wir die heutige Situation unserer Kinder unter die Lupe nehmen, werden «Zustände sichtbar, die, gelinde ausgedrückt, ungeheuerlich sind» (Marco Hüttenmoser). Landesweit können 30 Prozent der Fünfjährigen wegen der Gefährdung durch den Verkehr nicht unbeaufsichtigt ins Freie und werden so in ihrer motorischen und sozialen Entwicklung behindert! Fazit: Mit einem Ja für die Verkehrshalbierung stimmen wir – in Abwandlung der Faktor-vier-These formuliert – für doppelte Freiheit bei halbem Naturverbrauch!

Ein Attentat auf den Sozialfrieden

Nationalrat Pierre Triponez, Direktor Schweizerischer Gewerbeverband

Der Frontalangriff der «Volksinitiative für die Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs und zur Erhaltung und Verbesserung von Lebensräumen» zielt auf den gesamten privaten Personen- und Güterverkehr auf unserem Strassennetz. Bis zum Jahr 2010 müsste – wenn dieses Volksbegehren am 12. März 2000 angenommen würde – die in der Schweiz vom privaten Strassenverkehr insgesamt gefahrene Kilometerzahl gegenüber heute um mindestens 50% verringert werden. Der Inhalt des vorgeschlagenen Verfassungstextes ist brutal: Kein einziges Privatfahrzeug – kein Taxi, kein Reiseacar, kein Behindertentransport, kein Service- oder Pannenfahrzeug, kein Möbelwagen und kein Solarmobil – wird von der Halbierungs-Initiative ausgenommen. Auch ausländische Fahrzeuge aller Art sollen gemäss dem unmissverständlichen Wortlaut der Initiative für jede Fahrleistung in der Schweiz mitberechnet werden.

diesen Erwerbszweigen schlicht und einfach verloren. Allein schon aus dieser Optik kann den Verkehrshalbierungs-Initianten der Vorwurf einer fahrlässigen Arbeitsplatzvernichtung nicht erspart werden.

Vom Strassenverkehr – der gegenüber der Schiene und dem Luftverkehr ein Vielfaches an Personen und Gütern befördert – sind aber bei weitem nicht nur die Autobranche oder die Transportfirmen abhängig, sondern praktisch alle Bereiche unserer Volkswirtschaft. Nur ein verschwindend kleiner Teil unserer Produktions- und Dienstleistungsbetriebe wäre von der Verkehrshalbierungs-Initiative nicht direkt betroffen. Eine



Die Hälfte der motorisierten Schweiz aus dem Verkehr ziehen? (Bild hf.)

der Stärken unserer Volkswirtschaft besteht bekanntlich in der dezentralen Branchen- und Betriebsstruktur unserer rund 300 000 Klein- und Mittelbetriebe in allen Regionen unseres Landes. Diese sind sowohl lieferanten- als auch kundenständig auf offene Verkehrswege und eine möglichst uneingeschränkte Mobilität lebensnotwendig angewiesen. Eine Annahme der Verkehrshalbierungs-Initiative hätte für sie verheerende Folgen.

Einen bedeutenden Teil unseres Volkseinkommens leistet bekanntlich der Tourismus, der speziell für die Berg- und Randregionen unseres Landes vielfach die wichtigste Branche bildet. Durch die Tatsache, dass die Verkehrshalbierungs-Initiative gerade auch den privaten Fahrzeuggebrauch und die ausländischen Fahrzeuge im Visier hat, wäre der Tourismus zweifellos besonders hart betroffen; ein Auswandern der Gäste ins benachbarte Ausland wäre wohl unvermeidlich.

All dies zeigt auf, dass eine Annahme der Verkehrshalbierungs-Initiative zu einem eigentlichen Einbruch des Wirtschaftsstandortes Schweiz führen würde. Es wäre eine Massenarbeitslosigkeit in der Grössenordnung von 300 000 Betroffenen zu erwarten; der soziale Friede wäre ernsthaft gefährdet.

Negative finanzpolitische Aspekte

Die Initiative gefährdet übrigens auch den eingeschlagenen Weg bezüglich der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. Eine Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs würde die Finanzierung der Grossprojekte des ÖV (LSVA!) völlig über den Haufen werfen. Zudem müsste die Schweiz mehr als 30 geltende internationale Verträge kündigen: Die bilateralen Verträge wären in Frage gestellt.

Der dirigistische Massnahmen-Mix, der nötig wäre, um die Initiative umzusetzen, würde eine wahre Flut von Verboten, Geboten, Vorschriften, aber auch neuen Steuern und Abgaben provozieren. Der damit verbundene administrative und finanzielle Aufwand wäre – für die öffentliche Hand, für die Betriebe, aber auch für jeden einzelnen Verkehrsteilnehmer – bedeutend, eine Aufblähung der Bürokratie im Ausmass von zusätzlichen mehreren hundert Stellen kaum zu verhindern. Fazit: Die Verkehrshalbierungs-Initiative ist zutiefst wirtschafts- und freiheitsfeindlich. Sie bietet keine Lösungsansätze für eine sinnvolle künftige Verkehrspolitik.

* Der Autor ist Prof. em. für Quantitative Geographie und Humanökologie an der ETH Zürich.

Benimm-Regeln in den Alpen

Broschüre für Touristen

(ap) Unter dem Titel «Du bist nicht allein» liegt jetzt eine Broschüre mit Regeln für das korrekte Benehmen in den Alpen vor. Die Broschüre ist eine Aktion der Naturschutzgruppe der Arge Alp und wurde im Auftrag der Regierungschefs der Arge-Alp-Länder erarbeitet, weil die Alpen weltweit die Touristenregion Nummer eins geworden sind und in kein anderes Gebiet mehr Menschen strömen, wie die Staatskanzlei Graubünden in Chur bekanntgab. Die Aus- und Belastung des Natur- und Erholungsraums Alpen habe daher Dimensionen erreicht, die nachhaltige Probleme verursachen können, wie etwa Gefahren für Flora und Fauna oder Probleme zwischen Touristen und Einwohnern. Die Benimm-Regeln wurden für alle jene Menschen aufgestellt, welche die Alpen aus Freude an der Natur aufsuchen und ihre Schönheit achten.

Arbeitsplatzvernichtung im grossen Stil

Dass eine derart drastische Initiative – wenn überhaupt – nur mittels rigoroser Zwangsmassnahmen und umfassender Kontrollen durchgesetzt werden könnte, haben Bundesrat und Parlament anlässlich ihrer Stellungnahmen zu diesem realitätsfremden Vorstoss bereits deutlich gemacht. Die persönliche Freiheit des Einzelnen und die Mobilität der Bevölkerung würden massiv eingeschränkt. Mindestens ebenso einschneidend wie die individuellen und gesellschaftlichen Konsequenzen wären aber auch die wirtschaftlichen Auswirkungen.

Selbst wenn man nur die unmittelbar vom Automobil abhängigen Branchen und Betriebe betrachtet – als Beispiele seien etwa die Garagen und Werkstätten, Reifenfabrikanten, Karosseriebetriebe, Autzubehörfirmen, Tankstellen, Carunternehmen, Autovermieter, Motorradbetriebe, Transportfirmen genannt –, so wären durch die Halbierung der zulässigen Kilometerzahl wohl auch die Hälfte der rund 288 000 Arbeitsplätze in

Anzeige

Vermögen bilden

Zeit ist Geld (Volksmund)

Wertzuwachs seit 1.1.1995
insgesamt pro Jahr

Pharma Vision	+ 185%	+ 23%
BK Vision	+ 156%	+ 20%
Stillhalter Vision	+ 152%	+ 20%

Aktien sparen lohnt (Ebner)

BZ Bank 0800 87 66 66