

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE FUER EINE KOORDINIERTE VERKEHRSPOLITIK

Presseausschuss - Postfach 1759 - 3001 Bern - Tel. 031/44 23 64

---

An die Redaktionen der  
Deutschschweizer und räto-  
romanischen Medien

Bern, 17. Mai 1988

Einladung zur Pressekonferenz

Sehr geehrte Damen und Herren

Ueber 80 Parlamentarierinnen und Parlamentarier sämtlicher Bundesratsparteien, der Liberalen und Grünen Partei der Schweiz sowie der LDU/EVP-Fraktion setzen sich gegenwärtig für die Annahme der Verfassungsgrundlage für eine koordinierte Verkehrspolitik ein. Im Rahmen einer Pressekonferenz, zu der wir Sie herzlich einladen, möchten wir Ihnen die Gründe verdeutlichen, die für ein Ja zur KVP sprechen. Sie findet statt am

Donnerstag, 2. Juni 1988, 11.00 Uhr, Bundeshaus, Zimmer 86

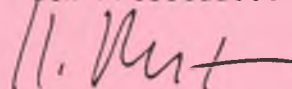
Unser Patronatskomitee wird vertreten sein durch

- Nationalrat Sergio Salvioni (FDP/TI)
- Nationalrat Rolf Seiler (CVP/ZH)
- Nationalrat Hans-Rudolf Nebiker (SVP/BL)
- Nationalrat François Borel (SP/NE)

Wir messen der Berichterstattung über unsere Aktivitäten im Vorfeld der Volksabstimmung vom 12. Juni grosse Bedeutung bei und hoffen deshalb, Sie an unserer Pressekonferenz begrüessen zu dürfen. Eine Dokumentation wird Ihnen bei dieser Gelegenheit zur Verfügung gestellt.

Mit freundlichen Grüessen

Für den Presseausschuss



Hanspeter Merz

Beilage:  
Pressedienst vom 17. Mai 1988

## Vorwärts - oder weiterhin Treten an Ort?

Von CVP-Ständerat Norbert Zumbühl, Wolfenschiessen

Wer nicht allzu stark an Vergesslichkeit leidet, wird sich noch an die umfassende, gründliche Arbeit der Kommission Hürlimann über die Gesamtverkehrskonzeption (GVK) erinnern. In einem Buch von 417 Seiten ist die Situation im Verkehrswesen der Schweiz dargestellt worden, in 40 Thesen wurden die Vorschläge für eine koordinierte Verkehrspolitik der Zukunft zusammengefasst. Mit der kommenden Volksabstimmung über diese KVP soll nun das Schweizervolk die verfassungsrechtliche Grundlage für eine sinnvoll zusammengefasste Verkehrspolitik schaffen.

Man sagt, dass es oft schwerer sei, sich an etwas zu erinnern, statt zu vergessen. Es gibt nun schweizerische Verbände, die denken nicht mehr daran, dass 1977 auch sie den Schlussempfehlungen der GVK zugestimmt haben. Heute bekämpfen sie diese wichtige Verfassungsvorlage heftig. Sie sprechen von Verletzung der Gewerbefreiheit, von Benachteiligung des privaten motorisierten Verkehrs, von Aufhebung der freien Wahl des Verkehrsmittels, von vielem mehr. Der vorgeschlagene Verfassungsartikel sei "kurz und dunkel".

### Wer die Augen offen hält...

Etwa vier Jahre lang hat das Parlament an der KVP-Vorlage gefeilt und geschliffen und ihr in der Schlussabstimmung mit grosser Mehrheit zugestimmt. Das gleiche Parlament wird auch die Gesetzgebung beraten, und niemand muss befürchten, dass unverhältnismässige Eingriffe in diesen oder jenen Bereich vorgenommen werden. Aber jeder vernünftige Mensch sollte einsehen, dass die Situation im Verkehr von Jahr zu Jahr unerträglicher wird, und dass man nicht alles dem Schicksal überlassen kann. Wer immer noch glaubt, die Verkehrsprobleme würden sich von selbst regeln, der täuscht sich gewaltig.

Das Mass ist eigentlich heute schon voll, aber Prognosen deuten darauf hin, dass bis zum Jahr 2010 eine Zunahme von 17 bis 30 Prozent im Privatverkehr und - je nach Ausbau - um 5 bis 40 Prozent im öffentlichen Verkehr zu erwarten ist.

Wer die Augen offen hält, sollte die Grundeinsicht erhalten, dass es an der Zeit ist zu handeln. Dazu muss aber vorerst eine minimale verfassungsrechtliche Grundlage geschaffen werden.

#### Im Interesse der Berggebiete

Für Privatbahnkantone, Randregionen und Berggebiete gibt es besondere Gründe, der Vorlage über die koordinierte Verkehrspolitik zuzustimmen. Die Städte und Ballungszentren unseres Landes sind heute verkehrstechnisch gut erschlossen. Nicht so die Berggebiete. Hier gibt es noch viel zu verbessern, doch die Kosten sind für die wirtschaftlich schwächeren Regionen gegenwärtig nicht tragbar. Die koordinierte Verkehrspolitik sieht nun aber den finanziellen Ausgleich vor, so dass die Bergkantone die Verkehrslasten nicht allein zu tragen haben. Die Basiserschliessung für den privaten wie auch für den öffentlichen Verkehr wird als Gemeinschaftsaufgabe des Bundes und der Kantone festgelegt. Wenn die Vorlage über die KVP am 12. Juni angenommen wird, so können auch Teile von Privatbahnstrecken, die sich zur Hauptsache in den Bergkantonen befinden, ins nationale Netz aufgenommen werden.

Alles in allem gesehen haben wir in mancher Hinsicht allen Grund, am 12. Juni der Vorlage über die koordinierte Verkehrspolitik zuzustimmen. Der Weg zur Verbesserung des schweizerischen Verkehrssystems und der schweizerischen Verkehrspolitik führt über diese koordinierte Verkehrspolitik. Und auch in diesem Bereich ist ein weiterer Schritt nach vorne dirngend notwendig!

## Koordinierter Verkehr nützt der Umwelt und der Landwirtschaft

Von SVP-Nationalrätin Susanna Daepf-Heiniger, Oppligen

Der Verkehr in unserem Land hat in den letzten 40 Jahren rasant zugenommen. Unser Lebensraum ist durch die Ausweitung der Wohngebiete und das wachsende Bedürfnis nach Mobilität bis an die Grenze der Belastbarkeit strapaziert worden. Die Einsicht ist notwendig, dass planloses Wachstum durch eine zielgerichtete Koordination der Bedürfnisse der Bevölkerung mit den finanziellen und umweltpolitischen Möglichkeiten ersetzt werden muss. Im Bereich des Verkehrs schaffen wir die Grundlage dazu durch die Annahme der Verfassungsvorlage für eine koordinierte Verkehrspolitik.

### Eindrückliche Zahlen

Die Zahlen der Verkehrsentwicklung sind eindrucklich. Seit 1950 hat sich der Personenverkehr auf der Schiene knapp verdoppelt, während er sich auf der Strasse mehr als verzweifacht hat. Beim Güterverkehr sieht die Bilanz ähnlich aus. Könnte die Bahn ihre Leistung gut verdreifachen, werden auf der Strasse heute mehr als zehnmal soviel Güter transportiert. Die Bahn hat also, trotz massiven Bundeszuschüssen an die SBB, stark an Konkurrenzfähigkeit der Strasse gegenüber verloren. Der Grund dafür dürfte insbesondere im wachsenden Wohlstand und der damit verbundenen Verbreitung des Automobils zu suchen sein. Die Zahl der Personenwagen in der Schweiz ist seit 1950 von 150'000 auf über 2,6 Millionen gestiegen, bei den Lastwagen von 34'000 auf über 200'000. Nichts deutet darauf hin, dass sich diese Entwicklung in den nächsten Jahren abschwächen oder gar umkehren könnte. Wir haben auch in Zukunft mit einer Zunahme des Privatverkehrs zu rechnen.

### Freie Wahl des Verkehrsmittels

Mehr Personenverkehr braucht mehr Strassen - oder es gibt mehr, noch mehr Staus. Nun sind wir aber punkto Ausdehnung der Siedlungsgebiete und Ballungsräume, punkto Kulturlandverlust durch Neubau von Strassen und Bahnlinien der Schmerzgrenze sehr nahe gekommen. Wir können nicht weiterbauen wie bisher, Planung in all diesen Bereichen tut dringend not.

Andererseits leben wir in einem freien Land. Wir wollen auch weiterhin frei darüber entscheiden können, welches Verkehrsmittel wir benützen, sei es geschäftlich, für tägliche Besorgungen oder für die Ferien. Staatlicher Dirigismus bringt keine Lösung der Probleme, sondern schnürt uns in ein freiheitsfeindliches Korsett. Wenn wir also übermässige staatliche Eingriffe in die persönliche Freiheit des einzelnen verhindern wollen, bedürfen wir doch der vorausschauenden Politik in Form von Koordination der Bedürfnisse aller Bereiche.

### Ein Ja der Vernunft

Die Vorteile der neuen Verfassungsbestimmungen für eine koordinierte Verkehrspolitik überwiegen die leise Skepsis, die einem bei den offenen, teilweise doch ziemlich unbestimmten Inhalten beschleicht. Es wird Sache des Gesetzgebers sein, sachgerechte Inhalte in diese Form zu giessen, damit nicht durch die Hintertür allzu dirigistische Gesetzesbestimmungen geschaffen werden. Ganz abgesehen davon, dass dem Volk in allen wesentlichen Fragen die Referendumsmöglichkeit zusteht.

Gerade für die Landwirtschaft scheint mir die KVP viel zu bringen. Der fortschreitende Landverschleiss, der schmerzhafteste Kulturlandverlust durch allzu viele Strassen- und Schienenprojekte sind wichtige Anliegen des Bauernstandes.

Zielgerichtete Koordination kann hier nur von Gutem sein. Landsparen ist ebenso wichtig, ja langfristig sicher entscheidender, wie eine haushälterische Finanzpolitik.

Das JA zur koordinierten Verkehrspolitik am 12. Juni 1988 ist ein JA der Vernunft. Der Umwelt, dem Kulturland, aber auch der Freiheit, das Verkehrsmittel selbst wählen zu können, zuliebe.

(69 Zeilen à 60 Zeichen)

## Auch die Agglomerationen profitieren von der KVP

"Bahn 2000", die koordinierte Verkehrspolitik, Tarifmassnahmen und der Leistungsauftrag 1987 sind markante Schritte zur Bewältigung der Verkehrszukunft. Nach einer langen Zeit der isolierten Behandlung der einzelnen Verkehrsträger hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass nur eine Gesamtbetrachtung zum vernünftigen Ziel führt.

Ausgangspunkt des Verkehrsverhaltens in unserem Land ist in erster Linie die Agglomeration. Entsprechend muss auch die landesweite und regionale Verkehrspolitik auf der Ebene der Agglomeration ansetzen. Die grössten finanziellen Belastungen und Immissionsfolgen tragen heute die Kerngemeinden.

Der Bund garantiert mit der neuen koordinierten Verkehrspolitik den Kantonen eine Unterstützung für den regionalen öffentlichen Verkehr sowie einen Lastenausgleich für alle Verkehrsausgaben, also auch für den Agglomerationsverkehr. Die Verkehrsprobleme in den städtischen Agglomerationen und ihre Auswirkungen auf die Siedlungsstrukturen und die Lebensbedingungen der Bevölkerung können dem Stimmberechtigten nicht gleichgültig sein. Auf der verkehrspolitischen Ebene ist beim Stab für Gesamtverkehrsfragen eine Konkretisierungsstudie zum Thema "Grundsätze für die Ausgestaltung des regionalen öffentlichen Verkehrs" in Ausarbeitung. Sie baut auf der Pilotstudie Bern und weiteren regionalen Fallstudien auf und steht im Rahmen der Vorbereitungsarbeiten zur Ausführungsgesetzgebung der Koordinierten Verkehrspolitik.

Der Schreibende hat bereits bei der Behandlung der KVP im eidgenössischen Parlament darauf hingewiesen, dass sich der grösste Teil des Verkehrs innerhalb der Agglomerationen abwickle. Allein die neun grössten Agglomerationen Basel, Bern, Biel, Genf, Lausanne, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich umfassen 2,6 Millionen Einwohner, also die Hälfte der Schweizer Bevölkerung. Die Kerngemeinden wiesen in den letzten Jahren eine einheitliche Entwicklung auf, nämlich die Einwohnerzahl nimmt ab, aber andererseits bleibt die Arbeitsplatzdominanz. Die Pendler und der Pendlerverkehr haben in allen grösseren Agglomerationen stark zugenommen. Das grösste Umsteigepotential vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr liegt in den Agglomerationen. Die koordinierte Verkehrspolitik muss dazu beitragen, die Chancen des gesamten öffentlichen Verkehrs, national und regional zu verbessern!

Nationalrat Alfred Neukomm, Direktor der Stadtbetriebe Bern