

Schweizerisches Komitee
gegen eine angeblich koordinierte Verkehrspolitik
Postfach 2299, 3001 Bern

Tel. 031 / 22 36 49

Fax. 031 / 21 18 39

An Presse und Medien
der deutschsprachigen Schweiz

Bern, 25. Mai 1988, AS/msl

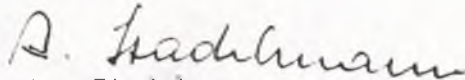
Sehr geehrte Damen und Herren,

Wenn die CVP und der Bauernverband dem Verführspiel von der KVP als Heilmittel für die Sorgen der Berggebiete und der Randregionen erlegen sind, so deckt einer der ihren, Landwirt und CVP-Nationalrat Albert Rüttimann, auf, dass hier nur Wunschdenken aus Propagandagründen durchschlug. Auch sein Kollege aus dem Wallis, FDP-Nationalrat Pascal Couchepin befürchtet im Falle eines Ja zur KVP, dass die jetzt schon benachteiligten Randregionen Schaden erleiden würden. Und der Solothurner Ständerat Max Affolter entlarvt die neuen Verkehrsartikel als faule Kompromisse, die mit dem einst stolzen Streben nach einer Gesamtverkehrskoordination nichts, aber auch gar nichts mehr zu tun haben.

Als "widersprüchlich" empfindet alt CVP-Nationalrat Walter Rohner die KVP-Vorlage und Christof Gonzenbach findet in den beiden Verfassungsartikeln keine Koordination, sondern nur neue Konflikte. Noch mehr Bürokratismus und Zentralismus bringen die Verkehrsvorlagen nach der Meinung von Bundeshausredaktor Paul Ehinger, weshalb die KVP abzulehnen sei.

Gerne machen wir Sie nochmals darauf aufmerksam, dass unser Aktionskomitee am kommenden Freitag, den 27. Mai um 10.30 Uhr im Restaurant Bürgerhaus in Bern eine Pressekonferenz durchführt, zu der wir Sie herzlich einladen.

Mit freundlichen Grüßen
für den Presseausschuss


Anton Stadelmann

Beilagen erwähnt

D I E K A T Z E A U S D E M S A C K G E L A S S E N

Von CVP-Nationalrat und Landwirt Albert Rüttimann, Jönen SG

Das befürwortende Komitee für eine koordinierte Verkehrspolitik (KVP) wird nicht müde, dem Stimmbürger glaubhaft machen zu wollen, dass die Kompetenzen des Bundes nur subsidiär zu verstehen seien, den Güterverkehr in Abweichung von der Handels- und Gewerbefreiheit gegebenenfalls auf die Schiene zu verweisen. Dabei hat das Komitee unter der gleichen Federführung schon anlässlich der Volksabstimmung über die Bahn 2000 den Slogan "geprägt"..... damit die schweren Brummer von der Strasse verschwinden". Neuerdings ziehen die gleichen Leute den Automobilisten sogar den "Speck durch's Maul" mit dem Versprechen, die Brummer werden ihnen dann nach der Annahme der KVP den Platz auf den Autobahnen nicht mehr versperren.

Also haben sie die Katze bereits aus dem Sack gelassen, mit andern Worten wiederholt bekräftigt, dass ihnen der private Güterverkehr ein Dorn im Auge ist, der eliminiert werden müsse. Wie wenn wir unser Strassennetz zur Bewunderung eines technischen Wunderwerks gebaut hätten, das höchstens ein paar Sonntagsfahrern genügen müsste. Wir brauchen ein leistungsfähiges und modernes öffentliches Verkehrsnetz, dafür bin ich immer eingetreten. Wir brauchen aber auch ein privates und es geht nicht an, diese gegeneinander auszuspielen. Es wäre völlig undenkbar, die Verkehrs- und Transportleistungen nur mit den öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigen zu wollen, ist doch zu bedenken, dass der Bahn die Kapazität dazu bei weitem fehlen würde und dass nur 20 % aller Ortschaften überhaupt mit ihr erschlossen sind.

Der private Verkehr ist also - insbesondere für die un- und schlecht erschlossenen Gebiete unseres Landes - unabdingbar und darf nicht nur als Milchkuh betrachtet werden, um die Defizite der andern Verkehrsträger zu decken. Auch ist er ein Arbeitgeber ersten Ranges und wir haben wirklich keinen Grund, durch mutwillige Fehlentscheide unsere Transportunternehmer ins Ausland zu verdrängen.

1983 ist durch Volksabstimmung die Verwendung des Benzinzolls in der Bundesverfassung neu und klar geregelt worden. Seither werden diese Gelder nicht nur für den Strassenbau, sondern auch für die Aufhebung von Niveauübergängen, zur Förderung des kombinierten und des Huckepack-Verkehrs, den Bau von Bahnhofparkings sowie für andere Massnahmen zur Trennung des Verkehrs eingesetzt. Aber auch Umwelt- und Landschaftsschutzmassnahmen sowie Schutzbauten gegen Naturgewalten längs der Verkehrsstrassen werden durch Benzinzollgelder finanziert. Die Automobilisten und ihre Verbände haben damals zu dieser Zweckbestimmung ganz klar JA gesagt. Aber offenbar genügte diese Geste noch nicht. Nach dem kleinen Finger will man bekanntlich die ganze Hand, um dann mit dem Benzinzoll frei um sich werfen zu können.

Wir haben den Beweis zur kontinuierlichen Förderung des öffentlichen Verkehrs erbracht durch Zustimmung zum Leistungsauftrag, zur Tarifverbilligung, zur Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen und den Rahmenkredit für die Privatbahnen und schlussendlich zum Projekt Bahn 2000. Es wird sogar auf Grund des bisherigen Artikels 36 ter der Bundesverfassung möglich sein, einen Basistunnel für den Huckepack-Transitverkehr mitzufinanzieren. Was braucht es denn also neue "Ziele der schweizerischen Verkehrspolitik? Unsere Automobilisten sind bereit, sinnvolle Projekte, nicht aber unversiegbare Defizite mitzufinanzieren.

Mit der KVP sollen aber auch "zusätzliche Benützungsgebühren" in der Bundesverfassung verankert werden. Wie wenn uns die übereilte Einführung der Schwerverkehrsabgabe und der Autobahnvignette vor wenigen Jahren nicht schon genug Aerger und Verdruss im Verkehr mit unsern Nachbarstaaten gebracht hätte. Bringt man vom Ertrag den administrativen Aufwand, aber auch den Prestigeverlust für unser Touristikland in Abzug, so sind tatsächlich "ausser Spesen nichts gewesen". Sollte aber - um die Zitrone noch stärker auspressen zu können - auf die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe übergegangen werden, so wären ausgerechnet unsere Berg- und Randgebiete die Leidtragenden, weil ihre Versorgung ja zweifellos grössere Kilometerleistungen erfordert. Dies kann ich nicht verschweigen, denn ich möchte dem Schweizer Stimmbürger ersparen, einmal mehr nach der Tat Rat halten zu müssen. Die KVP ist zu zentralistisch, verfassungsrechtlich verfehlt und verkehrspolitisch nicht notwendig. Sie muss daher mit einem klaren NEIN quittiert werden.

KVP - nicht im Interesse der Rand- und Berggebiete

Von FDP-Nationalrat Pascal Couchepin, Martigny Wallis

Die Siebzigerjahre waren in der Schweiz die Epoche der grossen politischen Konzepte. Auch im Bereich des Verkehrs wurde ein grosser Wurf, die sogenannte Gesamtverkehrskonzeption, erarbeitet. Aufgrund dieses Berichtes unterbreitete der Bundesrat dem Parlament einen Vorschlag für die "Verfassungsartikel über eine koordinierte Verkehrspolitik" (KVP).

Der Bundesrat hat bestätigt, dass er gestützt auf die KVP versuchen wird, die Schwerverkehrsabgabe und die Autobahnvignette, die heute zeitlich befristet sind, definitiv einzuführen. Die vorgesehene leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe hätte vor allem für die Rand- und Berggebiete unseres Landes, die durch öffentliche Verkehrsmittel nicht besonders gut erschlossen sind, verhängnisvolle Konsequenzen. Sie würde die Transporte verteuern und damit die ohnehin schon bestehende Benachteiligung gegenüber den Ballungszentren des Mittellandes verstärken. Kein Vertrauen verdienen die in der KVP vorgesehenen finanziellen Grundzüge der neuen Verkehrspolitik. Der Bund könnte die für den öffentlichen und privaten Verkehr vorgesehenen Mittel ohne Zweckbindung nutzen. So könnten, wie diese Bestimmung von verschiedenen Kreisen interpretiert wird, die Einnahmen des Strassenverkehrs für den Schienenverkehr verwendet werden. Ich bin von der Notwendigkeit von "Bahn 2000" überzeugt. Ich bin auch von der Notwendigkeit überzeugt, dass der öffentliche Verkehr gefördert werden muss. Ich bin aber auch davon überzeugt, dass allzuvielen staatliche Massnahmen gegen die Strasse für die Rand- und Berggebiete unseres Landes nachteilige Folgen nach sich ziehen.

Es erstaunt deshalb nicht, dass viele Parlamentarier gegenüber der sogenannt koordinierten Verkehrspolitik kritisch eingestellt sind. Das Resultat der Abstimmung in den eidgenössischen Räten war denn auch eines der schwächsten, das je für einen relativ wichtigen Verfassungsartikel herauschaute. Mein Nein gegen die KVP richtet sich nicht gegen den öffentlichen Verkehr, aber gegen die Behinderung des privaten Verkehrs und damit gegen eine Benachteiligung der wirtschaftlich ohnehin schon schwachen Rand- und Bergregionen.

Vom Zusammenbruch eines stolzen Gebäudes...

In den 70-er Jahren wurde in sechsjähriger Arbeit ein imposantes Ideengebäude errichtet - die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption (GVK). Vor ziemlich genau 10 Jahren übergab die Kommission Hürlimann ihr Werk dem Bundesrat, niedergelegt in 40 Thesen und ausgerichtet auf eine verfassungsmässige Verankerung der erarbeiteten verkehrspolitischen Ziele. Der Bundesrat nahm sich weitere 4 Jahre Zeit und legte 1982 dem Parlament die Botschaft über die Grundlagen einer koordinierten Verkehrspolitik (KVP) vor. Es gab schon in der Vernehmlassung Warnschüsse vor den Bug: Das Fuder sei überladen, ein kleinerer Schritt wäre zweckmässiger, und vorher wären die vorhandenen Verfassungskompetenzen besser auszunützen. Immerhin hielt sich die bundesrätliche Vorlage einigermaßen an die GVK-Vorstellungen und das dort vorgezeichnete gesamtheitliche Angehen der Verkehrsprobleme. Dann aber begannen die parlamentarischen Bohrhammer das Gebäude zu zertrümmern. Schon vorher hatte man die Strassenverkehrsabgaben herausgebroschen. Nun aber kamen die alten Verkehrsträgerivalitäten zum Vorschein und zum Austrag. Sie brachten letztlich die Tragwände des seinerzeit hochgepriesenen Gebäudes zum Einsturz.

Zu den tragenden Säulen einer neuen Verfassungsordnung hätte ursprünglich eine klare Abgrenzung der Verantwortung, eine unzweideutige Ausscheidung der Kompetenzen zwischen Bund und Kantonen gehört, nämlich zum Beispiel, dass die nationalen Verkehrsnetze grundsätzlich dem Bundesbereich, der regionale Verkehr der kantonalen Domäne zugeordnet werden. Dazu hätten die unmissverständliche Verankerung der Prinzipien der Verkehrswahlfreiheit und der Eigenwirtschaftlichkeit (stets unter Vorbehalt der Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen) und ein entsprechend klares Finanzierungssystem für den öffentlichen und privaten Verkehr gehört.

Was nun aber aus den parlamentarischen Beratungen herauskam, läuft auf einen ungeniessbaren Brei, auf einen schlimmen Kompetenzwirrwarr hinaus, der - ausgerechnet in der Verfassung - mehr Unklarheiten schafft als solche beseitigt. Die aufmerksame Lektüre der beiden ellenlangen neuen Verkehrsartikel fördert sie fast in jedem zweiten Satz zutage. Sie sind vor allem das Resultat von unheiligen Allianzen zwischen kantonalen Partikularinteressen und auf sektorielles Denken spezialisierten Verkehrslobbies, insbesondere der geradezu penetranten Einmischung von Organisationen des öffentlichen Verkehrs in die Beratungen der eidgenössischen Räte.

Die ursprünglichen Befürchtungen sind wahr geworden. Unser kleinräumiges Land ist ein schlechtes Pflaster für sog. grosse Würfe, für ambitiöse Gesamtkonzeptionen im Stile der euphorischen 70-er Jahre. Sie laufen stets Gefahr, im Gerangel egoistischer Gruppeninteressen verwässert zu werden und an den Klippen unserer Referendumsdemokratie zu zerschellen. Wenn man sie schon übernehmen und als Verfassungsordnung verwirklichen wollte, dann ist kein Raum für faule Kompromisse und von kleinteiligem Gezänk geprägte und entsprechend verschwommene Lösungen. Solches ist der Verfassungsvorlage vom 12. Juni widerfahren. Das stolze Gebäude einer koordinierten schweizerischen Verkehrspolitik ist zum Trümmerhaufen geworden.

KVP : durch und durch widersprüchlich

Die Widersprüche der eidgenössischen Abstimmungsvorlage vom 12. Juni über eine sogenannt "koordinierte Verkehrspolitik treten, je offener die Befürworter auftrumpfen, umso klarer, zutage. Ob es sich um den Entscheid des Bürgers, das ihm passende Verkehrsmittel selbst zu wählen, oder um das Finanzierungssystem handelt, die Verstrickung in Widersprüche wird augenfällig.

Der Grundsatz der freien Verkehrsmittelwahl sei gewährleistet. Dem Entscheid des Bürgers bleibe überlassen, welches Verkehrsmittel er wählen will, um nach seinen Bedürfnissen von A nach B zu reisen. Vorschriften, die ihm ein bestimmtes Transportmittel zuweisen, seien nicht beabsichtigt.

Im gleichen Atemzug wird das Menetekel einer wachsenden Verkehrslawine auf unseren Strassen an die Wand gemalt. Selbst aus bundesrätlichem Mund ist zu hören, unsere Strassen die Blechlawinen nicht mehr zu schlucken vermögen. Die Folge wird - muss! - demnach sein, dass der Strassenverkehr eingeschränkt, wenn nicht zeitweise oder über bestimmte Strecken verboten wird. Wo bleibt da die freie Verkehrsmittelwahl?

Widerspruch auch beim Finanzierungssystem. In den Botschaften und Verlautbarungen höchster Stellen war beim Projekt "Bahn 2000" besänftigend zu lesen und zu hören, es bestehe keine Absicht, Geld aus der Tasche der Automobilisten für dieses und andere Vorhaben des öffentlichen Verkehrs heranzuziehen. Verkehrsminister Schlumpf erklärte im Nationalrat: "Wir haben keinen Zugriff auf Benzinrappen im Hinterkopf" (BZ vom 9. Oktober 1986). In der gleichen Zeitungsausgabe gab Bundesrat Stich, der Finanzminister, zum besten, die KVP-Verkehrsartikel könnten "eine genügende Grundlage zur Finanzierung dieses Projektes darstellen". Was soll der Bürger von diesen augenfälligen Widersprüchen halten? Vertrauen in akkurat gegenteilige magistrale Erklärungen vermag er wohl kaum aufzubringen.

Aehnlich verhält es sich mit dem Agglomerationsverkehr, dem grössten Sorgenkind der Verkehrspolitik. Pendler, ob zu Fuss, mit Velo oder mit Auto, auch jene in Tram und Bus, wissen ein Lied zu singen von verstopften städtischen Strassen und Fahrbahnen. Der Einsatz von Treibstoffzollgeldern des Bundes, um mitzuhelfen, Verbesserungen (nicht einseitige Verbote und Schikanen!) herbeizuführen, ist gemäss KVP nicht zulässig. Bundesrat Schlumpf hat im Nationalrat klipp und klar erklärt: Alimente des Bundes für städtische Verkehrsbedürfnisse können "überhaupt nicht in Frage kommen".

Heute wird von den KVP-Befürwortern mit einer Gummiinterpretation versucht, dem Pendler die KVP mit Versprechungen, der Bund werde sich auch seiner annehmen können, schmackhaft zu machen. Dabei sticht auch hier der Widerspruch in die Augen. Von Agglomerationsverkehr ist in der ganzen KVP- Vorlage kein Wort zu lesen.

Derlei widersprüchliche Verkehrspolitik, mag sie, auch von höchster Stelle, noch so verfänglich angepriesen werden, muss und wird beim sachlich-nüchtern überlegenden Bürger, der sich nicht verwirren lässt, auf Ablehnung stossen.

Walter Rohner

Wo bleibt die Koordination ?

Die KVP schafft nur neue Konflikte

"Koordinierte Verkehrspolitik", der Name klingt gut, und man denkt dabei an ein friedliches, geordnetes Neben- und Miteinander des privaten und öffentlichen Verkehrs, das optimal den Bedürfnissen der Benutzer Rechnung trägt. In der Praxis müsste das bedeuten, dass vor allem der nach wie vor wachsenden Nachfrage im Bereich des Strassenverkehrs ein entsprechendes Angebot in Form eines leistungsfähigen Strassennetzes gegenübergestellt werden sollte.

Doch weit gefehlt! Die Anfang der 80er Jahre aufgekommene Waldsterbe-Hysterie und die in der Folge angezettelte Autoverteufelungswelle haben dazu geführt, dass Bundesrat und Parlament aus der ehemals brillanten Idee der Gesamtverkehrskonzeption (GVK) ein Instrumentarium kreiert haben, das den privaten Verkehr mit fiskalischen und beschränkenden Massnahmen erschweren, den öffentlichen Verkehr durch Subventionierung jedoch einseitig unterstützen würde.

Ins Visier genommen wird vor allem das Transportgewerbe - nicht nur mit einer Verankerung der Schwerverkehrsabgabe. Vielmehr soll die Beförderungsdistanz für den schweren Strassengüterverkehr begrenzt werden können. Auf welche Distanz steht nicht fest, doch sprach Alt-Bundesrat Leon Schlumpf einmal von 100 Kilometern, was nichts gutes erahnen lässt.

Eine Stückgutsendung beispielsweise von Graubünden nach Genf oder von Zürich ins Oberwallis wäre nicht mehr nach einer mehrstündigen Lastwagenfahrt am Ziel, sondern müsste auf dem Schienenweg auf eine mehrtägige Reise geschickt werden. Besonders das Gewerbe in Randregionen würde von einer solchen Massnahme gegenüber den Betrieben in Ballungszentren benachteiligt, die Handels- und Gewerbefreiheit könnte eine empfindliche Einschränkung erfahren.

Doch auch Personenwagenfahrer sollten sich mit der KVP nicht etwa anfreunden, denn sie geht ihnen kräftig ans Portemonnaie. Dem Bund soll nämlich die Kompetenz übertragen werden, Treibstoffgelder vermehrt zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs einzusetzen, ohne dass das Volk - ein Referendum vorbehalten - darüber befinden könnte. Zudem dürften die in den letzten Jahrzehnten ständig gestiegenen Abgaben des Privatverkehrs zuhanden der Bundeskasse (Treibstoffzoll, -zollzuschlag, Autobahnvignette) kaum je wieder gesenkt werden, mag die Strassenrechnung auch noch so positiv ausfallen. Im Gegenteil, dem Gesetzgeber erwüchse mit der Annahme der KVP das Recht, beliebige weitere Abgaben von den Strassenbenützern einzufordern.

Immer mehr würden also die Kosten des öffentlichen Verkehrs jenen aufgebunden, die dessen Dienstleistungen nicht in Anspruch nehmen wollen - oder dies gar nicht können. Auch in diesem Fall wären also die Bewohner von Randregionen, die vorwiegend auf den privaten Verkehr angewiesen sind, die Benachteiligten, indem sie aufwendige Massenverkehrsmittel in und zwischen den Agglomerationen finanzieren helfen, ohne sie vielleicht jemals zu benützen.

Wie man sieht, werden die Interessen des Schwerverkehrs und Personenwagenverkehrs in der KVP gleichermassen jenen des öffentlichen Verkehrs untergeordnet. Die Argumentation der KVP-Befürworter, der Automobilist könne wegen der Verminderung des Schwerverkehrs sogar von der KVP profitieren, ist also nichts anderes als ein plumper Versuch, einen Keil zwischen die einzelnen Interessengruppen zu treiben.

Zugegeben, der Schwerverkehr gereicht den Automobilisten nur selten zur Freude, doch angesichts der KVP sitzen alle im selben Boot. In einem Boot, das vor allem für die ländlichen Randregionen leckzuschlagen droht. Wer deshalb ein Debakel wie anno dazumal bei der Abstimmung über die Autobahnvignette und die Schwerverkehrsabgabe verhindern will, der stimmt am 12. Juni ein herzhaftes "Nein" zu den Verfassungsartikeln über die Koordinierte Verkehrspolitik.

Christof Gonzenbach

KVP - zentralistische und bürokratische Elemente herrschen vor

Die Verfassungsartikel über die koordinierte Verkehrspolitik (KVP) bringen eindeutig mehr Bundeskompetenzen. Dies wird auch von den Befürwortern nicht bestritten. Ob dies aber in einem Bereich, der gut ausgebaut ist und der gut funktioniert, wirklich erwünscht und nötig ist, scheint mehr als fragwürdig.

Die zentralistische Tendenz wird schon im ersten Abschnitt des neuen Artikels 36ter ersichtlich, wo es heisst, der Bund lege die Ziele der schweizerischen Gesamtverkehrspolitik fest. Auch wenn nachfolgend die zu berücksichtigenden Bedürfnisse enumeriert werden, wird hier der Föderalismus mit Füssen getreten. Dies darf sich das Schweizervolk nicht bieten lassen. Schon in der Botschaft hatte der Bundesrat angekündigt, dass der Bund seinen Einfluss auf die Verkehrswege von nationaler Bedeutung konzentriert und "die für das Funktionieren des ganzen Verkehrssystems notwendige Rahmenordnung festlegt".

Noch schlimmer kommt es im zweiten Alinea, wo es heisst: "Wenn das Gesamtinteresse es verlangt, kann der Bund auf dem Wege der Gesetzgebung nötigenfalls in Abweichung von der Handels- und Gewerbefreiheit Massnahmen treffen, um die Strassen vom Güterfernverkehr zu entlasten." Das passt gut zur Aussage von Poch-Nationalrat Andreas Herczog, die dieser während der Eintretensdebatte kurz und bündig zum besten gab: "Der Privatverkehr muss eingeschränkt werden." Genau darum geht es. Der Bund macht dieses Spielchen mit und der Autofahrer soll die Zeche berappen.

Wie sicher ist in einem Verfassungsartikel, den ein dermassen starker etatistischer Geist durchwirkt, denn die Norm, wonach der Bund beim privaten Verkehr die Planung, den Bau und den Unterhalt von nationaler Bedeutung sichern soll? Zweifel sind angebracht. Sein Geld dürfte der Bund wohl eher für den im Zeitgeist so gehätschelten öffentlichen Verkehr ausgeben als für den Privatverkehr. Jedenfalls sollen ihm in dieser Beziehung alle Kompetenzen eingeräumt werden.

Mit welcher Fadenscheinigkeit der Bundesrat die Befürchtungen der KVP-Gegner, es könnte zu noch mehr Interventionismus kommen, blockieren will, zeigt sich im Abstimmungsbüchlein auf Seite 8. Statt auf die Einwände einzugehen, verbirgt er sich hinter allgemeinen Sprüchen. Immerhin gibt er konkret zu, es gehe darum, "nötigenfalls die Strassen von Lastwagen zu entlasten". Dass damit eine ganze Branche getroffen werden kann und damit auch regionalpolitische Missgriffe möglich werden, scheint den Bund wenig zu bekümmern.

Dafür fehlt in der am 12. Juni zur Abstimmung kommenden Vorlage die vom ehemaligen Verkehrsminister Leon Schlumpf als "Herzstück" bezeichnete sinnvolle Aufgabenteilung zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden im öffentlichen Verkehr. Deshalb versteht man es auch so schlecht, dass sich der alte und der neue EVED-Vorsteher so vehement für eine Vorlage einsetzen, die ohne Herzstück nur noch ein Leichnam ist. Für ein Verfassungswerk, das sich vom Guten zum Schlimmen gewandelt hat, das heute ein zentralistisch-bürokratisches Machwerk ist, sollte am 12. Juni nur ein Nein übrig sein.

Paul Ehinger