
Interessengemeinschaft

Oeffentlicher

Verkehr

Ein JA für die koordinierte Verkehrspolitik KVP

**Die Abstimmungsvorlage für die
neuen Verfassungsartikel der
koordinierten Verkehrspolitik**

Abstimmung vom 12. Juni 1988

VORWORT

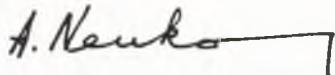
Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger werden am 12. Juni 1988 über die neuen Verfassungsartikel zur koordinierten Verkehrspolitik KVP befinden. Die IG Oeffentlicher Verkehr hat sich seit ihrer Gründung für die Realisierung einer Gesamtverkehrskonzeption ausgesprochen. Die zwei Verfassungsartikel, über die nun entschieden werden soll, sind nach unserer Meinung, die konsequente Fortsetzung einer umweltfreundlichen Verkehrspolitik, die in den letzten Jahren bereits schrittweise in Tat umgesetzt wurde.

Die IG Oeffentlicher Verkehr fordert Sie deshalb auf, am 12. Juni ein Ja für die koordinierte Verkehrspolitik in die Urne zu legen:

- » damit wir die Umwelt besser schützen,
- » den öffentlichen Verkehr stärken und die Auswüchse des privaten Verkehrs zurückbinden,
- » teure Doppelspurigkeiten im Verkehr vermeiden,
- » und die Finanzierung des Verkehrs klar regeln können.

Ich hoffe, dass Ihnen die folgenden Informationen helfen, sich Ihre Meinung zu bilden, und wir Sie damit von der Notwendigkeit einer koordinierten Verkehrspolitik überzeugen können.

Der Präsident der Interessengemeinschaft Oeffentlicher Verkehr



Nationalrat Alfred Neukomm

1. EIN HISTORISCHER RUECKBLICK

1972

*GVK-
KOMMISSION*

Der Bundesrat setzt eine Kommission (62 Mitglieder) für die Erarbeitung einer schweizerischen Gesamtverkehrskonzeption (GVK-CH) ein. Anlass dazu war die Besorgnis über die einseitige Verkehrsentwicklung mit ihren negativen Auswirkungen auf den knappen Boden, die Energieressourcen, die Umweltbelastungen durch Lärm und Luftschadstoffe. Ziel der GVK war, die Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs wieder zu stärken.

1978

*SCHLUSS-
BERICHT*

Die Kommission verabschiedet den Schlussbericht GVK-CH mit 40 Thesen zur schweizerischen Verkehrspolitik einstimmig und ohne Enthaltungen.

1979

*VERNEHM-
LASSUNG*

Der Bundesrat veranlasst ein Vernehmlassungsverfahren zur GVK. Als Folge schlägt er die sofortige Einführung der Autobahnvignette und Schwerverkehrsabgabe vor und gibt eine Botschaft zur koordinierten Verkehrspolitik in Auftrag.

1984-87

PARLAMENT

Das Parlament befasst sich erstmals 1984 mit den beiden neuen Verfassungsartikeln zur koordinierten Verkehrspolitik, die der Bundesrat in der Botschaft von 1982 vorschlägt. Diese Vorlage wird durch das Parlament in einigen

umstrittenen Punkten zugunsten des öffentlichen Verkehrs noch korrigiert. 1987 stimmten Nationalrat und Ständerat den Verfassungsartikeln mit 106:23 bzw. 24:15 klar zu.

1988

ABSTIMMUNG

Am 12. Juni wird der Stimmbürger über die Verfassungsänderung der KVP befinden.

**IST DIE KVP
UEBERHOLT?**

Parallel zur Behandlung der KVP sind bekanntlich andere verkehrspolitische Geschäfte vorangetrieben worden, die ursprünglich Teil der GVK waren: Schwerverkehrsabgabe, Autobahnvignette, Leistungsauftrag I und II, Tarifmassnahmen, Bahn 2000. Auf diesen Umstand ist die heute oft verbreitete Meinung zurückzuführen, dass die KVP im Grunde bereits überflüssig sei, weil die wesentlichen Elemente doch bereits verwirklicht wären. Dass dem nicht so ist, zeigt das folgende Kapitel; die vier erstgenannten Beschlüsse sind ausserdem nur bis spätestens 1994 gültig. Die Absetzbewegung gewisser Parteien und Politiker ist deshalb unverständlich, die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs ist kein zeitlich beschränktes Thema.

2. KOMMENTAR ZU DEN NEUEN VERFASSUNGSARTIKELN

Der erste Artikel (36ter) umschreibt die übergeordneten Zielsetzungen einer koordinierten Verkehrspolitik und weist Bund und Kantonen die entsprechenden Kompetenzen und Verpflichtungen beim privaten und öffentlichen Verkehr zu.

Der zweite Artikel (37) befasst sich mit der Finanzierungsfrage und der Verteilung der Geldmittel für den öffentlichen und privaten Verkehr.

(Den vollständigen Verfassungstext finden Sie im Anhang)

2.1. Zielsetzungen der KVP

(Art. 36ter Abs. 1)

DIE ZIELE DER KVP

Der Bund legt die Ziele einer schweizerischen Gesamtverkehrspolitik fest. Er berücksichtigt nicht nur die Verkehrsbedürfnisse, sondern auch den wirtschaftlichen Einsatz der Mittel und die Auswirkungen auf Mensch und Umwelt. Damit ist der Grundsatz einer umweltgerechten Verkehrspolitik in der Verfassung verankert. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs bekommt damit einen hohen Stellenwert, sind doch seine Umweltbelastungen deutlich geringer als diejenigen des Strassenverkehrs.

2.2. Kompetenz- und Lastenzuweisung an Bund und Kantone

(Art. 36ter Abs. 2 - 6)

GUETERFERN- VERKEHR

Von besonderer Bedeutung ist die Kompetenz des Bundes, auf dem Wege der Gesetzgebung den Güterfernverkehr auf der Strasse im Gesamtinteresse beschränken zu können. Seit Jahren nimmt der Güterfernverkehr auf der Strasse überproportional zu. Ursache dafür ist der massive Ausbau des europäischen Autobahnnetzes,

das sich mittlerweile über ganz Europa streckt. Dies bringt für die Schweiz ständig steigende Zuwachsraten im Strassentransitverkehr mit allen Folgen für die betroffene Bevölkerung. Güter über lange Distanzen gehören aber auf die Schiene, der Bund muss hier aus volkswirtschaftlichen Ueberlegungen in den Markt eingreifen können.

**AUFGABEN-
TEILUNG
STRASSE**

Der Bund ist weitgehend für das Strassennetz von nationaler Bedeutung verantwortlich, während für das übrige Verkehrsnetz die Kantone sorgen. Dies bringt vor allem für die Bergkantone eine weitere finanzielle Entlastung bei den hohen Unterhalts- und Baukosten von National- und Hauptstrassen.

**AUFGABEN-
TEILUNG
öV**

Der Bund hat für den nationalen Verkehr allein die Verantwortung und ist für den regionalen öffentlichen Verkehr gemeinsam mit den Kantonen zuständig. Der Bund fördert einerseits den Regionalverkehr, erlässt aber andererseits auch Grundsätze für die Sicherstellung eines leistungsfähigen Gesamtsystems. Wie weit sich der Bund neuerdings auch im Agglomerationsverkehr engagieren wird, soll im Detail auf Gesetzesstufe geregelt werden.

Der Orts- und Agglomerationsverkehr fällt aber auf jedenfall unter den Lastenausgleich an die Kantone. Dies sind Bundesbeiträge, die verhindern sollen, dass ein Kanton insgesamt unverhältnismässige Leistungen für den Verkehr erbringen muss.

EIGENWIRTSCHAFTLICHKEIT

Längerfristig sollen die Verkehrsbenützer nach Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen - die von ihnen verursachten Kosten selber decken. Beispiele für gemeinwirtschaftliche Leistungen sind verbilligte Tarife für Schüler, Rentner und Arbeiter, oder auch ein regelmässiges Fahrplanangebot in verkehrsschwachen Zeiten. Dieser Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit gilt in der Regel sowohl für den öffentlichen als auch den privaten Verkehr, wobei externe Kosten mitberücksichtigt werden sollten.

2.3 Die Finanzierung des Verkehrs

(Art. 37)

Der neue Finanzierungsartikel ersetzt einerseits die bisherige Treibstoffzollregelung und schafft andererseits eine dauerhafte Finanzierungsgrundlage für den öffentlichen Verkehr.

MITTEL FÜR DEN ÖV

Zur Deckung der Aufwendungen für den öffentlichen Verkehr (ohne Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen) verwendet der Bund ein längerfristig festgelegter Anteil der Steuer- und Zolleinnahmen. Dafür bezahlen die Transportunternehmungen für die Benützung der nationalen Infrastruktur eine Gebühr. Diese Regelung gilt bereits mit dem neuen Leistungsauftrag für die SBB. Damit können dem öffentlichen Verkehr die notwendigen Finanzmittel auch für die längerfristigen Investitionsentscheide garantiert werden.

**MITTEL
FÜR DEN
PRIVATEN
VERKEHR**

Bei der Finanzierung des privaten Verkehrs werden einerseits die heutigen Treibstoffzölle und Verbrauchssteuern herbeigezogen, andererseits erhalten die Benützungsgebühren (Schwerverkehrsabgabe, Autobahnvignette) eine dauerhafte Verfassungsgrundlage. Diese schreibt gerechterweise eine leistungsabhängige Abgabe vor, die höchstens im Ausmass der ungedeckten Kosten, die der Allgemeinheit durch den Verkehr erwachsen, sein darf.

**FLEXIBLERE
FINANZIE-
RUNG**

Begrüssenswert ist ausserdem, dass die finanziellen Mittel für den Verkehr etwas flexibler als heute eingesetzt werden können. Für Massnahmen im Interesse der Gesamtheit der Verkehrsteilnehmer besteht die Möglichkeit, finanzielle Mittel aus beiden Fonds zu beanspruchen. Zudem kann auf dem Wege der Gesetzgebung (fakultatives Referendum) die Zweckbestimmung vorübergehend geändert werden, wenn dies den Zielen der Gesamtverkehrspolitik dient.

**3. WELCHE BEDEUTUNG HAT DIE KVP FÜR DEN OEF-
FENTLICHEN VERKEHR**

**UMWELT-
GERECHTER
VERKEHR**

Die KVP ist ein konsequenter Schritt zur Fortsetzung der eingeleiteten Verkehrspolitik, die vermehrt die Auswirkungen auf Mensch und Umwelt miteinbezieht und das Verursacherprinzip auch beim Verkehrsbenützer verstärkt und gerechter zum Tragen bringen will.

**FLANKIE-
RENDE
MASSNAHMEN**

Nur mit einem JA am 12. Juni haben wir die Garantie, dass die bisher beschlossenen Massnahmen für einen umweltgerechten Verkehr auf Schiene und Strasse (Tarifverbilligungen, Bahn 2000, Schwerverkehrsabgabe etc.) nicht Stückwerk bleiben. Eine Annahme der Vorlage verpflichtet das Parlament, diese Politik fortzusetzen, und öffnet den Weg für vernünftige flankierende Massnahmen beim Strassenverkehr - beispielsweise die Entlastung unserer Strassentransitrouuten vom Schwerverkehr.

**VERKEHRS-
POLITISCHE
UMFELD**

Wenn die Marschrichtung einer umweltfreundlichen Verkehrspolitik beibehalten werden und das Parlament die Mittel zur Durchsetzung dieser Zielvorstellung bekommen soll, muss die koordinierte Verkehrspolitik beim Volk angenommen werden. Die IG Oeffentlicher Verkehr hat ein grosses Interesse daran, dass die Stellung der öffentlichen Verkehrsmittel auch in Zukunft gestärkt wird: zum Nutzen der Kunden und zum Nutzen der Umwelt. Ein Angebotskonzept Bahn 2000 allein genügt nicht. Auch das verkehrspolitische Umfeld muss umgestaltet werden, damit der öffentliche Verkehr eine starke Marktstellung aufbauen kann.

**VERKEHRS-
MITTELWAHL**

Zudem kann es uns auch als Bürger nicht gleichgültig sein, ob wir den letzten Franken, den letzten Atemzug saubere Luft und den letzten Quadratmeter Boden dem Individualverkehr opfern oder nicht. Die koordinierte Verkehrspolitik ist auch der sicherste Garant für die freie Wahl der Verkehrsmittel. Die weitaus grössere Gefahr droht nämlich von der rücksichtslosen Ausbeutung der heutigen Transportfreiheiten, mit der wir unsere Umwelt langsam aber gründlich zerstören

Daten und Fakten zum Verkehr

Soeben ist das neuste LITRA-Vademecum erschienen. Es enthält wiederum viel Wissenswertes über den Verkehr ganz allgemein und den öffentlichen Verkehr im besonderen. Bereits liegen unter anderem die geschätzten Anteile der einzelnen Verkehrsträger am Gesamtverkehrsaufkommen in der Schweiz für das letzte Jahr vor.

Die Daten und Fakten sind übersichtlich und leicht erfassbar dargestellt. Die handliche Publikation richtet sich an alle am Verkehrswesen und dem Umweltschutz interessierte Bürgerinnen und Bürger.

Das Vademecum kann kostenlos gegen ein mit 35 Rappen frankiertes und adressiertes Couvert bezogen werden beim:

Informationsdienst für den
öffentlichen Verkehr LITRA
Postfach 2295
3001 B e r n

Tel. 031/22 20 43

Name:

Vorname:

Strasse:

Wohnort:

Bitte senden Sie mir LITRA-Vademecum.

Adressiertes und frankiertes Couvert finden Sie in der Beilage.

Bestellung senden an:

LITRA, Informationsdienst für den
öffentlichen Verkehr, Postfach 2295
3001 Bern

Präsident:

Neukamm Alfred, Nationalrat, Dir. Stadtbetriebe, Schwanengasse 14, 3011 Bern

Ehrenpräsident:

Bächtold Jakob, a.Nationalrat

Mitglieder:

Ammann Walter, Nationalrat

Berger Peter, Chef ZfW ISE

* Birrer Hans, Ing.ETH, Präs. IGÖV Reg. LU

Brändli Heinrich, Prof. ETH

Chopard Max, a.Nationalrat

Clivaz Jean, Generaldirektor PTT

* Durrer Paul, dipl. Natw. ETH

Fessler Hugo, Ing.ETH

Germond Jean-Claude, Beamter TPG

* Jeannevet Pierre, lic.occ.HSG

* Kaelin Robert, Dr., a.Stadtrat

* Keller Alfred, Dr., a.Stadtrat

* Koller René, Nationalrat

Longet Paul, pens. Lokführer

Meier Werner, a.Nationalrat

Meiner Hans, Dr.phil.

* Oester Hans, Prof.Dr., Präs. VÖV Zürich

* Oester Martin, wissenschaftl.Sekretär SEV

Pasche Charly, Präsident SEV

* Papp Hans J. Dr.ing.

Schutz Jakob, a.Nationalrat

Schweizer Kurt, a.Gameinspektor

Stalder Oskar, Elektroing.

* Trippel Martin, Bankangestellter

* Vollmer Peter, Dr. rer. pol., Präs. IGÖV-Bern

* Zahler Alfred, Präs. IGÖV-Base

Sekretariat:

Friedli Anne

* Arbeitsausschuss

	<u>Sek</u>	<u>Teil Geschäft</u>	<u>Teil Privat</u>
BE	031 68 68 32	031 55 12 63	
BE	031 44 21 71	031 52 22 67	
CH	—	074 7 39 55	
LU	041 61 25 25	041 31 20 10	
LU	041 51 47 51	041 31 33 86	
CH	01 377 26 88	01 850 34 06	
CH	01 50 05 00	056 28 11 20	
CH	031 62 11 11	031 92 03 50	
BE	031 60 39 36	031 58 67 80	
LU	031 60 32 70	041 31 23 70	
GE	022 21 08 44	022 82 60 63	
CH	031 61 97 34	031 23 20 29	
CH	031 44 24 11	031 43 19 18	
VÖV	—	01 820 69 67	
SG	—	071 41 23 72	
GE	—	022 94 67 76	
CH	—	031 52 40 56	
LU+BS	041 40 45 40	041 41 93 77	
VÖV	01 252 17 17	01 53 29 55	
CH	031 44 46 66	033 57 18 33	
CH	031 44 46 66	031 52 16 80	
BS	—	061 61 13 61	
CH	—	081 72 15 56	
BE	—	031 22 91 05	
BE	031 60 37 08	031 44 12 61	
GE	022 31 98 41	022 82 59 23	
BE	031 45 30 80	031 21 06 10	
BS	061 96 54 89	061 98 50 14	

Pourtalèsstr. 11 3074 Muri

9620 Lichtensteig

6006 Luzern

6006 Luzern

8172 Niederglatt

5417 Untersiggenthal

3030 Bern

3065 Bolligen

6006 Luzern

1217 Meyrin

3012 Bern

3000 Bern

8600 Dübendorf

9400 Rorschach

1212 Grand-Lancy

3112 Allmendingen

6010 Kriens

8053 Zürich

3000 Bern 16

3000 Bern 16

4132 Muttenz

7477 Fällisur

3005 Bern

3000 Bern

1217 Meyrin

3001 Bern

4450 Sissach

3053 Münchenbuchsee

Ursprungstr. 102

031 86 29 08