

**SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE GEGEN DIE ÜBERHOLTE
LdU-VERKEHRSINITIATIVE**

Geschäftsstelle
Postfach 8315
3001 Bern
Tel. 031 / 25 77 85

An die Redaktionen

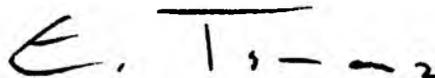
Bern, 21. Dezember 1990 Tz/rm

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie erhalten den ersten Pressedienst des Schweizerischen Komitees, welches die inzwischen überholte Verkehrsinitiative des Landesrings bekämpft. Wir haben vorgesehen, bis zum Abstimmungsdatum vom 3. März den Pressedienst regelmässig herauszugeben, damit die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger über die völlig utopischen Vorschläge dieser Initiative und der daraus entstehenden Konsequenzen orientiert werden können. Aus diesem Grund danken wir Ihnen jetzt schon für die Beachtung des Pressedienstes unseres Komitees, in welchem alle bürgerlichen Parteien vertreten sind. Wir wünschen Ihnen bei dieser Gelegenheit ein gutes neues Jahr und grüssen Sie freundlich.

**SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE GEGEN DIE
ÜBERHOLTE LdU-VERKEHRSINITIATIVE**

Für den Presseausschuss:



E. Tschanz

Aktionskomitee gegen die überholte LdU-Verkehrsrinitiative

In Bern hat sich ein Aktionskomitee gebildet, welches die am 3. März 1991 zur Abstimmung gelangende Verkehrsinitiative des Landesrings bekämpft. Folgende eidgenössischen Parlamentarier stehen dem Komitee als Co-Präsidenten vor: Ständerat E. Delalay (CVP, St-Léonard), Nationalrat Ch. Friderici (lib., Etoy), Nationalrat P. Rutishauser (SVP, Götighofen) und Nationalrat K. Weber (FDP, Seewen). Das Komitee setzt sich aus zahlreichen Persönlichkeiten sowohl aus politischen wie wirtschaftlichen Kreisen zusammen. Die 1986 eingereichte Initiative mit welcher der Landesring den öffentlichen Verkehr zusätzlich fördern möchte ist überholt und schiesst aus verschiedenen Gründen am Ziel vorbei. Einerseits wird darin auf die inzwischen vom Volk mit grossem Mehr abgelehnte sogenannte koordinierte Verkehrspolitik Bezug genommen. Die Initiative hätte deshalb eigentlich zurückgezogen werden sollen. Die LdU-Initiative ist sodann masslos, weil sie mit utopischen Forderungen den Bund und die Kantone in ein finanzielles Fiasko führen würde. Und schliesslich sollen mit dem Vorstoss einmal mehr die Automobilisten noch stärker als bisher finanziell geschröpft werden, was ebenfalls abgelehnt werden muss. Sowohl der Bundesrat wie die eidgenössischen Räte empfehlen die Initiative zur Ablehnung.

Das Sekretariat des Komitees gegen die LdU-Verkehrsrinitiative befindet sich beim Schweizerischen Gewerbeverband. Im Komitee sind alle bürgerlichen Parteien vertreten.

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE GEGEN
DIE ÜBERHOLTE LdU-VERKEHRSINITIATIVE

Nein zur LdU-Verkehrsinitiative

Unnötig, masslos, noch mehr Steuern und Verbote

Bundesrat und Parlament setzen für den Ausbau des Verkehrsangebotes klar auf den öffentlichen Verkehr. Im Vordergrund stehen die Verwirklichung von "Bahn und Bus 2000" und der Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale Neat. Diese beiden gigantischen Vorhaben werden uns in den nächsten Jahrzehnten voll in Anspruch nehmen. Bereits in der Vergangenheit sind die Anstrengungen auf die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs ausgerichtet worden. Es wurden die Fahrpläne verbessert, Tarifverbünde und -verbilligungen eingeführt, die finanzielle Absicherung der Verkehrsunternehmungen geschaffen usw. Danebst sind die Arbeiten für die Verbesserung des kombinierten Verkehrs Schiene-Strasse in Angriff genommen und die rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen für den Bau von Anschlussgleisen für den Güterverkehr geschaffen worden. Der öffentliche Verkehr hat seit einigen Jahren eine eigentliche Renaissance erfahren.

Diesen Tatsachen zum Trotz verlangt die LdU-Initiative, über die das Schweizervolk anfangs März 1991 abstimmen wird, ein zusätzliches Engagement von Bund und Kantonen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Danach soll das ganze Land ungeachtet der Nachfrage mit öffentlichen Verkehrsmitteln, insbesondere mit Eisenbahnen, erschlossen werden. Verlangt werden zusätzliche Infrastrukturen, dichtere Fahrpläne und günstigere Tarife. Der Gütertransitverkehr soll auf der Schiene erfolgen und der Güterfernverkehr auf die Eisenbahnen gezwungen werden.

Finanzielles Fiasko vorprogrammiert

Mit diesen Forderungen schießt die LdU-Initiative über das Ziel hinaus. Denn der Ausbau und die Angebotsverbesserung des öffentlichen Verkehrs ist nur dort sinnvoll, wo viele Menschen oder Güter gleichzeitig den gleichen Weg

zurücklegen müssen. Wo die entsprechende Verkehrsnachfrage jedoch fehlt, das heisst wo die öffentlichen Verkehrsmittel nie oder kaum jemals genügend ausgelastet werden, ist die Erschliessung mit noch mehr öffentlichem Verkehr aus finanziellen und umweltpolitischen Gründen wenig sinnvoll. Wenn dieser Grundsatz in der Zukunft nicht mehr gelten soll, wird der öffentliche Verkehr zu einem "Fass ohne Boden".

Bereits heute trägt allein der Bund in der Grössenordnung von jährlich rund 2 Milliarden Franken an die Finanzierung und damit an die Förderung des öffentlichen Verkehrs bei. Im Jahr 1992 werden es sogar mehr als 2,4 Milliarden Franken sein. Für die Verwirklichung von "Bahn und Bus 2000" und für die Neat muss allein für den Bund in den nächsten Jahren mit zusätzlichen Kosten von über 40 Milliarden Franken gerechnet werden. Dazu kommen die hohen Beiträge, welche von Kantonen und Gemeinden an den Betrieb des öffentlichen Verkehrs zu leisten sind. Wenn nach dem Willen der LdU-Initiative zu diesen Aufwendungen noch zusätzliche Verpflichtungen in der Bundesverfassung verankert werden, so ist ein finanzielles Fiasko unausweichlich.

Den Strassenverkehr nicht noch stärker schröpfen

Die LdU-Initiative verlangt ausserdem, dass mindestens ein Drittel der zweckgebundenen Treibstoffzollabgaben zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs verwendet werden. Der motorisierte Strassenverkehr bringt dem Bund jedoch schon heute jährliche Einnahmen in der Höhe von total 4,5 Milliarden Franken. Davon ist lediglich rund die Hälfte zweckgebunden im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr zu verwenden. Die andere Hälfte geht in die allgemeine Bundeskasse. Mit anderen Worten: Die Automobilisten verschaffen dem Bund jedes Jahr finanzielle Mittel in der Grössenordnung, wie er sie zur Förderung des öffentlichen Verkehrs pro Jahr ausgibt. Das ist genug.

Mit der verlangten Lockerung der Zweckbindung für die Treibstoffzollabgaben würden dem Strassenverkehr jährlich rund 800 Millionen Franken entzogen. Damit wird die künftige Finanzierung der Strassen in Frage gestellt. Konkret wird damit vorallem die Fertigstellung des Autobahnnetzes gefährdet, obwohl sich das Schweizervolk erst kürzlich mit grosser Mehrheit für dessen Vollendung ausgesprochen hat. Davon betroffen wären auch die Kantone, die mit Beitragskürzungen des Bundes für das Strassenwesen rechnen müssten. Unmittelbare Folge der LdU-Initiative wäre, dass die Steuern auf dem Benzin und dem Dieselöl in Zukunft zusätzlich erhöht werden müssten, damit weiterhin genügend Mittel für den Unterhalt und die Erneuerung des bestehenden Strassennetzes und für die Arbeiten zur dringend notwendigen Schliessung der bestehenden Autobahnlücken bereitgestellt werden können. Diese zusätzliche Schröpfung der Automobilisten kann nicht hingenommen werden.

Gefährliche Zwangsmassnahmen gegen die EG

Schliesslich verletzt die LdU-Initiative den Grundsatz der freien Wahl der Verkehrsmittel und die Handels- und Gewerbe-freiheit, wenn sie den Güterverkehr auf die Schiene zwingen will. Darüber hinaus belasten diese masslos übertriebenen Forderungen das Verhältnis der Schweiz zum Ausland. Die EG, die im Bereich des Verkehrs nach grösserer Freiheit bestrebt ist, wird sich nicht ohne weiteres mit Zwangsmassnahmen beim Gütertransit durch die Schweiz abfinden. Als Folgen einer repressiven Verkehrspolitik gegenüber dem Ausland müssen massive Nachteile bei der künftigen Zusammenarbeit der Schweiz mit den EG-Staaten gewärtigt werden.

Die LdU-Initiative verdient deshalb am 3. März 1991 ein kräftiges Nein, weil ihre Begehren zur Hauptsache bereits erfüllt sind und sie daher unnötig ist, weil sie über das Ziel hinaus schießt, Bund und Kantone in ein finanzielles

Fiasko führen wird und weil sie den Strassenverkehr noch stärker schröpfen und beschränken will. Bundesrat und Parlament teilen diese Auffassung und lehnen deshalb diese Initiative ab.

H.K.