

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE FÜR EINE KOORDINIERTER VERKEHRSPOLITIK

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

An die Redaktionen der
Deutschschweizer und räto-
romanischen Medien

Bern, 31. Mai 1988

Sehr geehrte Damen und Herren,

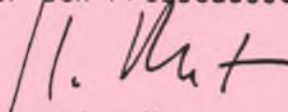
Die Tatsache, dass sich die schweizerischen Umweltschutzorganisationen und Verkehrsverbände, die Gewerkschaften des öffentlichen Verkehrs sowie die "Ärzte für den Umweltschutz" für die Annahme der KVP-Vorlage engagieren, macht die umweltgerechte Ausrichtung der zur Diskussion stehenden Verfassungsgrundlage auf eindrückliche Art und Weise deutlich. An einer Pressekonferenz haben die Vertreter der in einem schweizerischen Komitee vereinten Organisationen und Verbände am Freitag der vergangenen Woche die Behauptung widerlegt, wonach mit der koordinierten Verkehrspolitik ein Raubzug auf das Portemonnaie der Automobilisten sowie eine Einschränkung der freien Wahl der Verkehrsmittel angestrebt werde.

Nicht zuletzt auch die Sorge um unsere natürlichen Lebensgrundlagen ist es, welche die Vertreter des politischen Aktionskomitees für eine koordinierte Verkehrspolitik für ein Ja am 12. Juni zu dieser Vorlage eintreten lassen. Nationalrat Walter Ammann (SP/SG) hebt in seinem Artikel diese Komponente besonders hervor. Für Nationalrätin Susanna Daepp-Heiniger (SVP/BE) spricht unter anderem auch die Sicherung der Finanzierung der Verkehrsanlagen für die Annahme der KVP, während Ständerat Hans Danioth (CVP/UR) als Vertreter der Gotthardregion darin vor allem die Möglichkeit erkennt, die Verkehrsentwicklung vernünftig beeinflussen zu können. Nationalrätin Angeline Fankhauser (SP/BL) schliesslich zeigt auf, dass ein Ja zur koordinierten Verkehrspolitik auch für die Fussgänger(innen) und Velofahrer(innen) mit Vorteilen verbunden ist.

Wir danken Ihnen für den Abdruck unserer Artikel, mit dem Sie uns in unserem Abstimmungskampf unterstützen, und verbleiben

mit freundlichen Grüssen

Für den Presseausschuss


Hanspeter Merz

Beilagen erwähnt

Ein überzeugtes Ja zur Koordinierten Verkehrspolitik (KVP):

KVP - eine ausgewogene Grundlage

Von SP-Nationalrat Walter Ammann, Lichtensteig

Jahrzehnte einer über weite Strecken völlig konfusen Verkehrspolitik liegen hinter uns. Immer wieder dominierten kurzsichtige Einzelinteressen. Soweit überhaupt von Planung gesprochen werden kann, erschöpfte sich diese in der simplen Deckung des Bedarfs einzelner Verkehrsträger. Ohne die Folgen zu bedenken, wurde insbesondere der Strassenbau masslos vorangetrieben. Das Resultat war dementsprechend. In Scharen wandte sich die Bevölkerung dem immer attraktiveren Auto zu, während der öffentliche Verkehr zusehends in die Rolle eines Lückenbüssers gedrängt wurde. Sein Anteil am Personenverkehr sank innert 35 Jahren von 56 auf nur noch 17 Prozent.

Unser Lebensraum ist gefährdet

2,7 Millionen Personenwagen und über 200'000 Nutzfahrzeuge brauchen viel Platz, Luft, Energie und gute Nerven ... Mehr und mehr wird unser Lebensraum beansprucht, das Land zersiedelt, die Lebensqualität geschmälert. Lärm, Staus, Abgase, Energie- und Landverschleiss sind allgegenwärtig; die Wälder, die Böden, ja gar die menschliche Gesundheit sind gefährdet. Diese Entwicklung wurde durch immer mehr Asphalt und Beton nicht verhindert, sondern gefördert. Fachleute rechnen heute mit einem weiteren Wachstum des Privatverkehrs im Ausmass von 17 bis 30 Prozent bis ins Jahr 2010! So kann und darf es aber nicht mehr weitergehen, wenn wir nicht riskieren wollen, dass unser Land über kurz oder lang unbewohnbar wird. Die bisherige rein sektorielle Verkehrspolitik ist damit gescheitert. Es gilt neue Wege zu suchen, Ordnung ins Chaos zu bringen.

KVP heisst Rücksichtnahme auf Mensch und Umwelt

Das Vorhaben des Bundesrates und einer grossen Mehrheit der eidgenössischen Räte, mit einer koordinierten Verkehrspolitik die Lebensgrundlagen zu schonen und die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt zu vermindern, verdient deshalb unsere volle Unterstützung. Die Ueberwindung des sektoriellen Denkens durch eine ganzheitliche Betrachtungsweise wäre über den Verkehr hinaus ja auch in vielen anderen Bereichen unseres Staatswesens sehr erwünscht. Ganzheitlich heisst hier, vermehrt zu koordinieren, d.h. den Ausbau der Verkehrssysteme von Schiene und Strasse besser aufeinander abzustimmen, unter Berücksichtigung der Folgen auf Umwelt und Lebensqualität.

Bisherige Einzelmassnahmen in dieser Richtung wie z.B. die Einführung des Katalysators zur Luftreinhaltung oder Bahn 2000 liegen sicher richtig, bedürfen aber der Verstärkung und Ergänzung durch weitere Schritte im Sinne der KVP. Dauerhafte Änderungen im Verkehrsverhalten erfordern ein entsprechendes Angebot und damit auch gleichlange Spiesse bei der Finanzierung von Schiene und Strasse. Die KVP ermöglicht dies mit der langfristigen Sicherstellung der Beiträge an den öffentlichen Verkehr, der stärkeren Gewichtung des Verursacherprinzips bei den ungedeckten Kosten des privaten Verkehrs sowie mit der Möglichkeit der vorübergehenden Zweckänderung der Treibstoffzollgelder. Wichtig scheint mir nicht zuletzt die langfristige Absicherung von Bahn 2000 in Land, Berg- und Privatbahnkantonen sowie der neue Lastenausgleich des Bundes zugunsten stark belasteter Kantone.

Transitlawine - Wehret den Anfängen!

Die KVP-Artikel bringen schliesslich die Möglichkeit, die Strassen auf dem Wege der Gesetzgebung vom Güterfernverkehr zu entlasten. Obschon auch hier das Referendum ergriffen

werden könnte, laufen die Lastwagenverbände schon heute dagegen Sturm. Da wir im Inland relativ wenig Güterfernverkehr (über mehr als 100 km) verzeichnen, muss diese Frage vor allem im Zusammenhang mit der kommenden Verkehrsliberalisierung der EG beurteilt werden. Vor allem den Transitachsen droht dabei eine geradezu vernichtende Lastwagenlawine. Schon die heutigen Zahlen zeigen, dass uns dabei die 28-t-Limite nur begrenzten Schutz bietet. Eine Ablehnung der KVP würde unsere Stellung gegenüber der EG jedoch zusätzlich schwächen. Am Ende bliebe uns wohl allein noch das Notrecht ... Die KVP-Vorlage bietet uns demgegenüber als typisch helvetischer Kompromiss eine ausgewogene Grundlage für die Bewältigung dieser Gegenwarts- und Zukunftsprobleme. Sie verdient deshalb ein überzeugtes Ja am 12. Juni.

(76 Zeilen à 60 Zeichen)

Koordinierte Verkehrspolitik: Vier Gründe für ein Ja

Von SVP-Nationalrätin Susanna Daepp-Heiniger, Oppligen

Die neuen Verfassungsartikel 36ter und 37, sowie die damit verbundene Streichung von Teilen der Artikel 36bis und 41, verfolgen vier Hauptziele, die unter dem Stichwort "Koordinierte Verkehrspolitik" zusammengefasst sind:

- **Eine Gesamtkoordination von Planung und Ausbau des Verkehrssystems**

Die einzelnen Verkehrsträger sollen nicht mehr isoliert, sondern in Abstimmung der Bedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft, aber auch von Raumplanung und Umweltschutz, wachsen. Die freie Wahl des Verkehrsmittels bleibt erhalten, einzig der Güterfernverkehr kann - durch referendumsfähiges Gesetz - im Gesamtinteresse auf der Strasse beschränkt werden.

- **Eine sinnvolle Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen**

Die Neuverteilung der Verkehrsaufgaben in der KVP ist ein Bekenntnis zum Föderalismus. Neu wird der Bund bei Strasse und Schiene die Verkehrsträger von nationaler Bedeutung unterhalten: Die Kantone dagegen werden, auch im Bahnbereich, den regionalen Verkehr nach ihrem Gutdünken gestalten können. Der Bund sorgt dafür, dass das ganze Land, auch die Bergregionen, genügend erschlossen werden. Ein System des Lastenausgleichs durch den Bund soll Ungleichheiten vermeiden und stark geforderte Kantone entlasten.

- **Die Einführung der Eigenwirtschaftlichkeit und des Verursacherprinzips bei den Verkehrsträgern**

Bisher haben der Strassenverkehr über die Treibstoffzölle und die Bahn über das Betriebsergebnis und Bundeszuschüsse nur die direkt anfallenden Kosten getragen. Neu sollen auch mittel- und langfristige Folgekosten, die der Allgemeinheit entstehen, durch die Benutzer abgedeckt werden. Dazu kommt der Ausgleich von Leistungen von Verkehrsträgern, die im Interesse der Allgemeinheit nicht kostendeckend erbracht werden, z.B. Tarifverbilligungen der Bahn aus sozialen oder umweltpolitischen Gründen. Daneben sind alle Verkehrsträger der Eigenwirtschaftlichkeit verpflichtet.

- Eine sichere Finanzierung der Verkehrsanlagen

Die Finanzen im Verkehrsbereich sollen gerechter verteilt werden. Wie bisher wird der Privatverkehr vor allem aus dem Treibstoffzoll- und Zollzuschlag-Ertrag finanziert werden. Autobahnvignette und Schwerverkehrsabgabe, die bis 1994 befristet sind, sollen nur bei Bedarf zur Kostendeckung und - im Falle des Schwerverkehrs - nicht pauschal, sondern nach gefahrenen Kilometern erhoben werden. Der öffentliche Verkehr erhält einen festen Anteil der Steuer- und Zolleinnahmen, um den Bau von Bahn 2000 und der neuen Alpenbahntransversale zu erleichtern.

(48 Zeilen à 60 Zeichen)

Unumgängliches Einstehen für die KVP, denn:

Totale Verkehrs-Freiheit führt zum totalen Verkehrs-Chaos

Von CVP-Ständerat Hans Danioth, Altdorf

Jedes Kind weiss und erlebt es heute, dass mit der stürmischen Motorisierung und dem weltweiten Strassenbau das Verkehrsgeschehen eine ungeahnte Entwicklung durchgemacht hat. Die Vorzüge der individuellen Mobilität für unzählige Menschen zeigen je länger desto mehr auch die Grenzen und Nachteile für sie selber wie auch für betroffene Anwohner auf. Vor allem spürt dies die Bevölkerung an stark befahrenen Ausfallstrassen, verkehrsreichen Quartieren und Agglomerationen, aber auch an Autobahnen mit hohen und immissionsstarken Frequenzspitzen.

Offene Schranken und Schleusen

Seit 1980 ist der Gotthard-Strassentunnel in Betrieb. An der feierlichen Eröffnung dieses technischen Kunstwerkes versicherte der bundesrätliche Redner die Gäste und die Bevölkerung der Anrainer-Kantone, der neue Tunnel dürfe nicht zum Korridor für den internationalen Schwerverkehr werden. Was ist seither eingetreten? Im ersten Jahr haben täglich rund 600 schwere Fahrzeuge den Tunnel durchquert. Heute sind es im ohnehin stark anschwellenden Individual-Verkehr an Spitzentagen bis 2'000 solcher die Strasse und die Umwelt besonders belastende Transporter. Stundenlange Staus sind keine Seltenheit mehr. An der Emissionsbilanz im Kanton Uri ist der Verkehr bezüglich Stickoxide mit 95 Prozent beteiligt, wovon die schweren Brummer mindestens die Hälfte "beisteuern". Gemäss Prognosen des St. Galler-Zentrums für Zukunftsforschung und der Arbeitsgruppe der Europäischen Verkehrsministerkonferenz rechnet man für das Jahr 2000 nahezu mit einer Verdoppelung der alpenquerenden Transporte, nämlich von

53 Millionen Tonnen im Jahr 1980 auf 97 Millionen Tonnen. Der für das Jahr 1992 angekündigte gemeinsame Markt wird die Schleusen weiter öffnen. Für die ersten beiden Jahrzehnte des kommenden Jahrhunderts ist am Gotthard mindestens mit einer Verdoppelung der Lastwagen-Dichte auf rund 4000 Fahrzeuge pro Tag zu rechnen. Ein derartiges Verkehrsvolumen wird der bestehende Gotthard-Strassentunnel nicht mehr schlucken, schon allein deswegen, weil die Lüftungskapazität hierzu nicht ausreicht. Einschneidende Massnahmen würden unerlässlich. Fachleute des öffentlichen Verkehrs weisen mit Sorge darauf hin, dass im Hinblick auf die wegfallenden Schranken des EG-Binnenmarktes der freie Wettbewerb im Gütertransport erklärtes Ziel der massgeblichen Länder sein wird. Von einer Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Strasse soll bisher auch in internationalen Gremien praktisch kaum die Rede gewesen sein.

Interessenausgleich ohne Blankovollmacht

Die neue Alpentransversale dürfte eine Sanierung dieser prekären Verhältnisse erst und nur dann bewirken, wenn dadurch eine sinnvolle Aufgabenteilung, also eine Verlagerung vorab des grenzüberschreitenden Lastwagenverkehrs bewirkt werden kann.

Die von Kulturlandverlust und weiterer Umweltbelastung bedrohten Regionen am Gotthard und anderswo werden aber zu erneuten Leistungen im nationalen Interesse nur Hand bieten, wenn ein sinnvoller Interessenausgleich stattfindet. Dieser liegt nebst anderem in der handfesten Garantie dafür, dass durch geeignete attraktive Bedingungen und nötigenfalls auch durch gesetzliche Vorschriften die Alpenübergänge vom Güterfernverkehr befreit werden. Die KVP bietet die geeignete Verfassungsgrundlage. Die erforderlichen Massnahmen sind in Gesetzesform zu verankern, stellen also entgegen anders lautenden Behauptungen keine Blankovollmacht für den Bundesrat

dar. Wir dürfen dem Parlament zutrauen, dass es eine ausgewogene Interessenabwägung vornimmt zwischen dem Rechtsgut der Handels- und Gewerbefreiheit einerseits und dem Postulat zur Erhaltung der Lebensgrundlagen betroffener Regionen andererseits.

Wir bejahen alle die Freiheit des Transportmittels. Diese Freiheit hat aber eine Grenze, nicht erst und nicht so sehr bei gesetzlichen Schranken, sondern vielmehr bei verstopften Strassen. Sie endet spätestens dort, wo wichtige Verkehrsrouten unpassierbar werden, weil Schutzwälder wegen der Luftschadstoffe absterben und zusammenbrechen. Die Einsicht in diese Zusammenhänge wird jedem einsichtigen Stimmbürger, ob Automobilist oder nicht, ob Gewerbetreibender oder nicht, das JA leicht machen.

(78 Zeilen à 60 Zeichen)

Koordinierte Verkehrspolitik:

Auch Fussgänger(innen) und Velofahrer(innen) profitieren

Von SP-Nationalrätin Angeline Fänkhauser, Binningen

Trotz den gut drei Millionen Motorfahrzeugen in der Schweiz gibt es eine beträchtliche, statistisch kaum erfassbare Anzahl von Personen, die sich vornehmlich zu Fuss oder per Velo fortbewegen. In der Diskussion um die Koordinierte Verkehrspolitik (KVP, drei Buchstaben für eine umweltfreundliche Zukunft) wird viel von der freien Wahl der Verkehrsmittel gesprochen. Diese Freiheit wird nicht in Frage gestellt. Nachdem aber während Jahren der Strassenverkehr übermässig gefördert wurde, hat jetzt der öffentliche Verkehr zugunsten der Umwelt mehr Unterstützung zugute. Das ist recht so. Und die Fussgänger und die Fussgängerinnen? Die Velofahrer und Velofahrerinnen? Wurde bei der Erarbeitung des Verfassungsartikels, der am 12. Juni zur Abstimmung kommt, an sie gedacht?

Sie sind, besonders die Kinder und die Betagten, den Immissionen des Verkehrs ausgesetzt: Abgase, Lärm. Ihr Lebensraum wird durch das Wuchern des Motorfahrzeugverkehrs massiv eingeschränkt. Schon deshalb kann niemand vernünftigerweise daran denken, der Entwicklung des Verkehrs ihren freien Lauf zu lassen. Der Verkehr soll in neue Bahnen gelenkt werden - mit dem Instrument der KVP.

Für die Personen, die sich am liebsten zu Fuss oder per Velo bewegen, ist der neue Verfassungsartikel 37 von Bedeutung. Entflechtung, Hebung der Sicherheit, Schutz gegen Naturgewalten und Immissionen als Massnahmen im Interesse der Gesamtheit der Verkehrsteilnehmer, heissen die Schlüsselworte.

Gelder, die bis heute für den blossen Strassenbau verwendet wurden, können vermehrt für Fuss- und Velowege eingesetzt werden. Schutz vor Verkehrsgefahren, weniger Bedrohung durch die Lastwagen: Einiges kann durch die Verursacher finanziert werden.

Ich gebe es zu, ich hätte gerne die verfassungsmässige Verankerung von grosszügigeren Massnahmen zugunsten unserer Umwelt begrüsst. Die Möglichkeit ist aber nicht verbaut. Beim Erlass der Gesetze, die der Annahme des Verfassungsartikels folgen werden, lässt sich noch einiges verwirklichen. Voraussetzung ist dessen Annahme, was ich sehr erhoffe.

Fussgängerinnen und Fussgänger jeglicher Altersstufe, Velofahrerinnen und Velofahrer sind wichtige Verkehrsteilnehmer. Sie werden von der Koordinierten Verkehrspolitik profitieren, wenn sie helfen, die nötige Grundlage zu schaffen, Ja stimmen und unmissverständlich ihre Anliegen auf Gemeinde-, Kantons- und Bundesebene immer wieder einbringen. Wir wollen doch nicht Wohlstand mit Autofahren verwechseln.

(47 Zeilen à 60 Zeichen)