



CENTRE PATRONAL PRESSE- UND INFORMATIONSDIENST

Monbijoustrasse 14
3001 Bern
Tel. 031 25 73 64/65
Telex 912 895
Postcheck 30 - 26115-1

2, avenue Agassiz
1001 Lausanne
Téléphone 021 491911
Télex 455 730

Nr. 765

Bern, 20. April 1988
HC/GR/mi

Das Centre Patronal teilt mit:

EINE EINHEITLICHE VERKEHRSPOLITIK ?

Am 12. Juni müssen sich Volk und Stände über eine Verfassungsänderung äussern, die darauf abzielt, die "Grundlagen für eine koordinierte Verkehrspolitik" zu schaffen. Diese neuen Verfassungsbestimmungen, deren Abfassung nicht gerade von grosser Klarheit ist, erstrecken sich über beinahe drei Seiten. Im folgenden zeigen wir die grossen Linien etwas auf.

Vorweg soll der Bund die allgemeine Kompetenz erhalten, "die Ziele der schweizerischen Gesamtverkehrspolitik" festzulegen, wobei er insbesondere "den wirtschaftlichen Einsatz der Mittel sowie die Auswirkungen auf Mensch und Umwelt" zu berücksichtigen hat. Dies ist das allgemeine Programm und der Rahmen für die sehr ökologisch vorbestimmte Transportpolitik. Präzisiert wird dies dadurch, dass der Bund "nötigenfalls in Abweichung von der Handels- und Gewerbefreiheit Massnahmen treffen kann, um die Strassen vom Güterfernverkehr zu entlasten"; dies bedeutet nichts anderes, als dass er die Wahl der Transportmittel in diesem Bereiche eindämmen kann. Eine weitere Neuerung liegt darin, dass die Autobahnen vollständig in die Hände des Bundes gelangen sollen; heute sind die Kantone Werkherren, Eigentümer und Verantwortliche für den Unterhalt. Auch andere Strassen, die heute noch den Kantonen gehören, so die interkantonalen oder sogenannten internationalen "Verkehrsnetze", sollen unter Bundeskontrolle gestellt werden.

Was den öffentlichen Verkehr anbelangt, so würden der Bund oder die Kantone für dessen Finanzierung aufkommen, je nachdem ob es sich um öffentlichen Verkehr "von nationaler Bedeutung" oder "von regionaler Bedeutung" handelt; was letzteren betrifft, so wäre die zusätzliche finanzielle Belastung der Kantone nicht mit entsprechend mehr Kompetenzen verknüpft; vielmehr würde der Bund "Grundsätze für die Ausgestaltung des regionalen öffentlichen Verkehrs" erlassen.

Finanziell sieht der Entwurf eine Zunahme von öffentlichen Geldern an den öffentlichen Verkehr vor. Dieser würde in den Genuss "eines Grundbeitrages" sowie der Deckung der Kosten, die aus den vom Bund veranlassten gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Verkehr resultieren, kommen; die Zahlung soll aus allgemeinen Bundesmitteln erfolgen. Für den privaten Verkehr soll der momentane Finanzierungsschlüssel beibehalten werden. Der Gesetzgeber könnte jedoch neue Benützungsabgaben der Verkehrsteilnehmer - sogar Erhöhung der Vignetten und Schwerverkehrsabgaben nach Ablauf der heutigen Uebergangsregelung - "zum Ausgleich der der Allgemeinheit durch den privaten Verkehr erwachsenden ungedeckten Kosten" einführen. Kosten also, die leicht aufgebläht werden könnten, wenn "soziale" und ökologische Kriterien die Verbu-

chung beeinflussen; solche Kriterien sind zwar verschwommen, entsprechen aber dem Geist des gesamten Programmes.

Fügen wir noch an, dass der Bund zusätzlich Mittel, die für den privaten Verkehr bestimmt sind, einsetzen kann "für Massnahmen im Interesse der Gesamtheit der Verkehrsteilnehmer, wie Entflechtung und Verknüpfung des Verkehrs". Er könnte ebenso vorübergehend die Zweckbestimmung dieser Mittel ändern, wenn dies zur Verwirklichung der Ziele der Gesamtverkehrspolitik notwendig ist, bzw. wenn es ihm gerade passt.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass der vorliegende Entwurf die kantonalen Kompetenzen stark einschränkt und die freie Wahl der Transportmittel beschneidet; er ist verschwommen und elastisch und dient hauptsächlich der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs sowie, zu Gunsten des Bundes, der Lockerung der Bestimmungen über die Verwendung der Strassengelder.
- Centre Patronal.