

RN

BULLETIN

REDRESSEMENT NATIONAL

Organ des RN, Vereinigung für Freiheit, Föderalismus und Recht

Auflage: 4'000

Redaktion: Dr. R. Rohr /Dr. A. Schwager

Erscheint viermal jährlich

Eidg. Abstimmungen vom 6. Dezember 1987

Ja zum Konzept Bahn 2000

Der Vorstand des RN empfiehlt die Ja-Parole für das Konzept "Bahn 2000". Er beurteilt die geplanten Investitionen als sinnvolle und marktkonforme Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs.

Das Konzept Bahn 2000 ist gemäss Botschaft des Bundesrates vom 16. Dezember 1985 "ein neuer Ansatz für ein landesweit besseres Angebot der Schweizer Bahnen, das schrittweise bis zum Jahre 2000 verwirklicht werden soll". Ziel und Slogan lautet: "Häufiger, rascher, direkter, bequemer". Das möchte man erreichen durch eine Verdichtung der Fahrpläne (häufigere und vermehrt umsteigefreie Verbindungen), eine bessere Vernetzung (Aufbau eines Systems von gleichzeitig bedienten Knoten, verteilt über die ganze Schweiz mit guten Anschlüssen zwischen Bahn und Bus), durch die Anschaffung neuer Lokomotiven und bequemeren Rollmaterials, durch bauliche Verbesserungen (z.B. Erhöhung der Perrons), durch einen Ausbau des kombinierten Verkehrs Schiene und Strasse und durch attraktive zusätzliche Dienstleistungen.

Das Konzept berücksichtigt Einwände und Begehren, die im Vernehmlassungsverfahren über die neuen Haupttransversalen vorgebracht worden sind. Zu seiner Realisierung ist der Bau von vier Neubaustrecken (Muttenz-Olten, Mattstetten-Rothrist, Vauderens-Villars-sur-Glâne und Zürich Flughafen-Winterthur in der

Grössenordnung von insgesamt 120 km notwendig. Diesen neuen Linien kommen im Konzept gleichsam "Rückgrat-Funktionen" zu. Ohne sie sind weder eine optimale Verknüpfung der Zugsläufe in den Knotenbahnhöfen noch das erhöhte Zugangebot möglich.

Das Konzept Bahn 2000 ist vom Nationalrat mit 105:10 Stimmen, vom Ständerat mit 38:0 Stimmen gutgeheissen worden. Gegen die Vorlage ist jedoch das Referendum ergriffen worden und mit 82'708 gültigen Stimmen zustandegekommen. Es richtet sich insbesondere gegen die Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist.

Finanzierung lösbar

Sämtliche Bauvorhaben für die Bahn 2000 kommen nach heutigen Berechnungen auf rund 5,4 Milliarden Franken zu stehen. Auf weitere 1,3 Milliarden Franken wird das neue Rollmaterial veranschlagt. Eine Milliarde Franken schliesslich sind für die konzessionierten Transportunternehmen vorgesehen. Das ganze Projekt Bahn 2000 kostet den Bund also rund 7,7 Milliarden Franken. Zur Vorfinanzierung der Investitionen

der SBB, die gemäss Leistungsauftrag 1987 über die Kapitalrechnung des Bundes erfolgt, gewährt der Bund festverzinsliche Darlehen zu marktüblichen Konditionen. Die Gelder des Bundes für die Investitionen der konzessionierten Transportunternehmungen gehen dagegen direkt zu Lasten der Finanzrechnung. Die "Bahn 2000" wird den Bund von 1987 an mit steigenden Beiträgen von 26-456 Millionen Franken im Jahre 2000 belasten. Pro Jahr ergibt dies im Durchschnitt 192 Millionen Franken. Ein von der Bahn 2000 ausgelöster Mehrverkehr von schätzungsweise 14 Prozent kann nach Ansicht des Bundesrates die zusätzlichen Betriebs- und Fahrzeugkosten im IC- und Schnellzugsangebot decken. Zur Deckung der gesamten Zusatzkosten müsste im Personenverkehr ein Zuwachs von 34 Prozent resultieren. Dieser könnte sich auf 30 Prozent reduzieren, wenn gleichzeitig die Steigerung im Gütertransitverkehr den Erwartungen entspricht.

Pro-Argumente überwiegen

Die Gegnerschaft rekrutiert sich im wesentlichen aus drei Lagern: aus den von der Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist betroffenen bäuerlichen Kreisen, aus Automobi-

listenkreisen (Auto-Partei) und aus Persönlichkeiten, die eine zu starke finanzielle Belastung des Bundes befürchten bzw. dem Bau eines Gotthardbasistunnels Priorität geben möchten. Die bürgerlichen Parteien und wirtschaftliche Kreise befürworten die Vorlage. Der Vorstand des RN kam ebenfalls zu einer positiven Beurteilung der Vorlage, bringt doch dieses Konzept sowohl qualitativ als auch quantitativ eine dringend notwendige Angebotsverbesserung der SBB. Die geplanten Investitionen erscheinen als sinnvolle und marktkonforme Massnahme zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Eine Zustimmung zu dieser Vorlage macht die Ablehnung der Verfassungsartikel "Koordinierte Verkehrspolitik" und weiterer Eingriffe in die freie Wahl des Verkehrsmittels glaubwürdiger. Falls die optimistischen Erwartungen von Bundesrat und SBB bezüglich Steigerung im Personen- und Gütertransitverkehr eintreffen, lohnen sich diese Investitionen längerfristig auch betriebswirtschaftlich. Die dem Bund bis zu diesem Zeitpunkt erwachsenden Kosten halten sich im Verhältnis zu den bisherigen Aufwendungen in vertretbarem Rahmen. Das RN empfiehlt daher die Unterstützung der Vorlage "Bahn 2000".

Das RN zu den Abstimmungsvorlagen vom 6. Dezember

Einmal Ja und zweimal Nein

Der Vorstand des Redressement National (Vereinigung für Freiheit, Föderalismus und Recht) befürwortet das Konzept Bahn 2000. Die Aenderung des Bundesgesetzes über die Krankenversicherung (Mutterschaftstaggeld) und die Rothenthurm-Initiative lehnt er jedoch ab.

Das Konzept Bahn 2000 bringt nach Auffassung des RN-Vorstandes sowohl qualitativ wie quantitativ eine dringend notwendige Angebotsverbesserung der SBB. Die geplanten Investitionen erscheinen als sinnvolle und marktkonforme Massnahme zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Sie erlauben den Verzicht auf eine Einschränkung der freien Wahl des Verkehrsmittels.

Das revidierte Kranken- und Mutterschaftsversicherungsgesetz (KMVG), gegen das der Schweizerische Gewerbeverband das Referendum ergriffen hat, weist für das RN gravierende Mängel auf. Abzulehnen ist namentlich die Einführung einer in dieser Form nicht notwendigen "Versicherung" auf der Basis von Lohnprozenten; die Ausdehnung des Kündigungsschutzes auf über ein Jahr mit ihren negativen Auswirkungen auf alle Frauen im gebärfähigen Alter; die Einschränkung der freien Arztwahl durch den sogenannten Spitalartikel; ferner Eingriffe in die Tarifautonomie der Kantone durch die Plafonierung von Behandlungspauschalen.

Die Volksinitiative "zum Schutz der Moore - Rothenthurm-Initiative" - ist nach Meinung des RN-Vorstandes überholt, da die allgemeinen Zielsetzungen in der Zwischenzeit durch eine Revision des Natur- und Heimatschutzgesetzes erfüllt worden sind. Bezüglich Waffenplatz Rothenthurm schießt das Begehren eindeutig am Ziel vorbei, da dieser dank rigorosen Schutzvorkehrungen die Moorlandschaft nicht beeinträchtigt und deshalb auch bei Annahme der Initiative gebaut werden kann. Die Uebergangsbestimmungen mit rückwirkenden Anwendungsklauseln sind ausserdem vom staatspolitischen Standpunkt aus äusserst fragwürdig.

22.10.87/AS