

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

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

An die Redaktionen

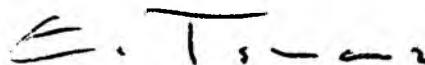
Bern, 8. Februar 1991 Tz/rm

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie erhalten den vierten Pressedienst unseres Aktionskomitees mit einer Reihe von Beiträgen, die wir Ihrer Aufmerksamkeit empfehlen. Beachten Sie namentlich die Einladung zur Pressekonferenz sowie den ersten Artikel betreffend der verschiedentlich verwendeten falschen Bezeichnung für die Initiative. Wir danken Ihnen, wenn Sie den einen oder anderen Artikel in Ihrer Zeitung abdrucken und wissen Ihre Unterstützung sehr zu schätzen.

Mit freundlichen Grüßen  
SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE GEGEN DIE  
ÜBERHOLTE LdU-VERKEHRSINITIATIVE

Für den Presseausschuss:



E. Tschanz

# Einladung zur Pressekonferenz

---

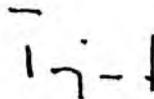
Die Pressekonferenz des Schweizerischen Aktionskomitees gegen die überholte LdU-Verkehrsinitiative findet am

**Donnerstag, 21. Februar 1991,  
11 Uhr, im Restaurant Bürgerhaus,  
Neuengasse 20, Bern**

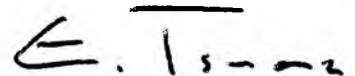
statt. In kurzen Referaten werden sich Ständerat Edouard Delalay, Nationalrat Theo Fischer (Häggingen) und Nationalrat Charles Friderici zur LdU-Verkehrsinitiative äussern und Ihnen anschliessend zur Beantwortung von Fragen zur Verfügung stehen.

Es freut uns, wenn Sie an dieser Pressekonferenz anwesend sein können.

Mit freundlichen Grüssen  
SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE GEGEN DIE  
ÜBERHOLTE LdU-VERKEHRSINITIATIVE



Dr. P. Triponez



E. Tschanz

## Achtung:

### Die LdU-Verkehrsinitiative ist keine "SBB-Initiative"

---

In letzter Zeit wurde die am 3. März zur Abstimmung gelangende LdU-Verkehrsinitiative verschiedentlich als "SBB-Initiative" bezeichnet. Dieser Ausdruck ist falsch!

Beim Stimmbürger könnte der Eindruck aufkommen, dass auch die Schweizerischen Bundesbahnen hinter der Initiative stehen. Dies ist keineswegs der Fall.

In einer Stellungnahme distanziert sich die Generaldirektion SBB vom Ausdruck "SBB-Initiative". Die GD SBB weist darauf hin, dass sie weder mit der Lancierung noch mit dem Abstimmungskampf dieser Initiative etwas zu tun hat, deren offizielle Bezeichnung lautet "Eidgenössische Volksinitiative zur Förderung des öffentlichen Verkehrs" und es handelt sich um einen rein parteipolitischen Vorstoss. Die GD SBB betont in ihrer Stellungnahme, Förderungsmaßnahmen, zu welchen sich der Bundesrat übrigens ausdrücklich bekannt habe, seien durch Anpassung der massgeblichen Gesetze und Verordnungen möglich. Die SBB sehen keinen Anlass, so wird weiter ausgeführt, sich für diese von einer einzigen Partei eingereichten und von Bundesrat und eidgenössischen Räten zur Ablehnung empfohlenen Initiative einzusetzen oder sich am Abstimmungskampf zu beteiligen.

Im weiteren ist darauf hinzuweisen, dass auch in den offiziellen Abstimmungserläuterungen des Bundesrates richtigerweise der Ausdruck "SBB-Initiative" nicht verwendet wird.

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE GEGEN  
DIE ÜBERHOLTE LdU-VERKEHRSSINITIATIVE

## ÖFFENTLICHER VERKEHR JA - LdU-INITIATIVE NEIN

Nationalrat Paul Rutishauser, Co-Präsident des Schweizerischen Aktionskomitees gegen die überholte LdU-Verkehrsinitiative

Die Initiative zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, welche vom Landesring im Jahre 1984 eingereicht wurde geht wesentlich weiter als die vom Volk im Juni 1988 mit 54,5 % NEIN-Stimmen abgelehnte KVP-Vorlage (Koordinierte Verkehrspolitik).

### Volksentscheide sind zu akzeptieren

Wenn das Volk in die Politik Vertrauen haben soll, so müssen Mehrheitsentscheide akzeptiert werden. In diesem Fall umso mehr weil die Initiative inbezug auf die Finanzierung wesentlich weiter gehen will als die verworfene KVP-Vorlage. Die Finanzierung war damals ein Hauptgrund der Verwerfung, deshalb ist es geradezu ein Affront zweieinhalb Jahre später wieder zu kommen mit einer Vorlage die noch weiter geht. Die Initiative will mit einem Verfassungsartikel die Zweckbindung der Treibstoffzolleinnahmen ändern, sodass von diesen Geldern jährlich über eine Milliarde Franken für den öffentlichen Verkehr reserviert werden müsste. Dies war ursprünglich vorgesehen als Übergangslösung bis in Krafttretung der KVP, nachdem diese Vorlage abgelehnt wurde, würde dies zu einer definitiven Verankerung in unserer Verfassung führen. Bei einer solche extremen Verschiebung der Strassengelder müsste mit Gegenredaktionen gerechnet werden welche sogar eine Initiative zur Abschaffung der Zollzuschläge provozieren könnten. Jede Übertreibung gefährdet das Ganze!

### Zum Teil überholt

Seit 1984 ist vieles getan worden zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und es muss noch weiteres getan werden.

Unsere jetztige Verfassungsbestimmung erlaubt sogar eine Erweiterung der Zweckbindung der Treibstoffzölle zugunsten des öffentlichen Verkehrs. Es werden bereits namhafte Leistungen erbracht, z.B. bei den Beiträgen für den kombinierten Verkehr, den Anschlussgleisen, bei der Aufhebung von Niveauübergängen usw. Heute schon werden jährlich ca. 200 Mio. Beiträge von Treibstoffzollgeldern für solche Zwecke verwendet. Auch für den Bau der Alpentransit-Tunnel sind Treibstoffzollgelder für die Kosten des Autoverlades vorgesehen. Die Treibstoffzölle sind keine unerschöpfliche Finanzquelle für die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Bei einer massiven Verschiebung würde dieses Geld den Kantonen fehlen für den Unterhalt und Ausbau der Strassen. Wenn auch keine neuen Autobahnen mehr geplant werden, so ist doch unser Strassenetz, vorallem in den Randgebieten zu verbessern. Es können nicht alle Landesteile gleich viel vom öffentlichen Verkehr profitieren.

#### Öffentlicher und privater Verkehr müssen sich ergänzen

Der öffentliche Verkehr kann auch nicht unbegrenzt ausgebaut werden, in den Agglomerationen stösst er bald einmal an die Kapazitätsgrenze und in den Randregionen ist eine Kosten-Nutzenrechnung angezeigt.

Die Initiative ist masslos weil sie übertriebene Forderungen stellt und zudem ist sie teilweise überholt weil sie auf die vom Volk verworfene "KVP" Bezug nimmt. Ich empfehle Ablehnung der Initiative aber trotzdem weiterhin eine Unterstützung des öffentlichen Verkehrs indem er mehr benutzt wird. Ein gewisses Unbehagen wegen der starken Umweltbelastung durch den privaten Motorfahrzeugverkehr ist immer mehr spürbar. Dieses Problem kann aber nicht aus der Welt geschaffen werden indem man von andern verlangt umzusteigen oder sich für den öffentlichen Verkehr einsetzt. Nur mit dem persönlichen Verhalten, d.h. mit der Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und der freiwilligen Einschränkung der übertrie-

benen Mobilität kann ein wirksamer Beitrag zum Schutz der Umwelt geleistet werden. Das Auto muss nicht verketzert werden, es soll nur vernünftig eingesetzt werden. Öffentlicher und privater Verkehr müssen sich ergänzen und nicht bekämpfen. Extremlösungen provozieren Gegenkräfte und können das Ganze gefährden.

Darum am 3. März NEIN zur LdU-Initiative weil sie über das Ziel hinausschießt und z.T. überholt ist.

## LANDESRING-INITIATIVE: EIN UTOPISCHES VORHABEN!

Nationalrat Karl Weber, Co-Präsident des Schweizerischen Aktionskomitees gegen die überholte LdU-Verkehrsinitiative

Die Initiative des Landesrings rennt offene Türen ein. Für den öffentlichen Verkehr hat das Parlament bereits verschiedenste wegweisende Beschlüsse gefasst. Erinnerung sei hier nur an den Leistungsauftrag für die SBB, Tarifvergünstigungen, Revision des Treibstoffzollgesetzes usw. In diesen Vorlagen ist eine Ausweitung in Richtung Entflechtung zwischen privatem und öffentlichem Verkehr enthalten. Überwiesen wurde auch eine parlamentarische Initiative Béguelin, welche die Förderung des Agglomerationsverkehrs wie auch des Verkehrs für Berg- und Randregionen fordert. Verabschiedet wurde sodann auch ein Anschlussgeleisegesetz.

Auf der andern Seite gleicht die Landesring-Initiative eher einer Wundertüte. Der Text des Vorstosses ist voll von materiellen Unklarheiten. So fordert man etwa ein landesweites Basisangebot, was immer das heissen mag, dichte Fahrpläne und günstige Tarife, vermutlich immer und überall, Erschliessung aller Berg- und Randgebiete, es wird nicht ausgesagt wie, wie weit und wann. Es wird eine unbestrittene Forderung aufgenommen: Güter-Transitverkehr vorwiegend auf die Schiene. Dann wird auch vom Güterfernverkehr gesprochen, wobei man noch nicht weiss, was das bedeuten soll.

Die Aufzählung zeigt, dass man eigentlich Selbstverständlichkeiten in die Verfassung aufnehmen will und auf der anderen Seite Forderungen stellt, welche durch Verordnungen auch gelöst werden könnten.

Die Zielsetzungen gehen weit über die verworfene Vorlage einer "koordinierten Verkehrspolitik" hinaus. Die Initiative ist also eher ein utopisches Vorhaben.

Es scheint, dass dem Initiativtext vorwiegend die Zürcher Agglomerationsoptik zu Gevatter stand. Selbstverständlich versucht man, mit verschwommenen Formulierungen auch das Berg- und Randgebiet zu locken, um nicht zu sagen: zu ködern. Tatsache ist aber, dass man Agglomerationsprobleme zu Lasten der Treibstofferrträge und damit zum Nachteil der anderen Kantone und Gemeinden lösen will.

Mit dieser Volksinitiative verbunden wären sodann eine zusätzliche Kompetenzübertragung an dem Zentralstaat, Abbau des Mitspracherechts und zugleich vermehrte Defizitbeteiligung der Kantone. Bei Annahme der Initiative würde nicht nur eine weitere Zweckentfremdung von Treibstofferrträgen eingeleitet, sondern man würde den Kantonen und Gemeinden bedeutende Mittel vorenthalten, welche sie zur Bewältigung der eigenen Infrastrukturaufgaben dringend nötig haben. Eine solche Umkehr der bewährten Grundsätze würde zum Bumerang gegen die Kantone und Regionen. Lassen wir ihnen die heute zustehenden Mittel und Kompetenzen, sie kennen die Bedürfnisse der Regionen besser und handeln zweckmässiger und wirksamer. Wir verfügen im übrigen heute schon über ausreichende Verfassungsgrundlagen für eine sinnvolle und vernünftige Verkehrspolitik. Die verunglückte LdU-Verkehrsinitiative ist deshalb klar abzulehnen.

## DEN GÜTERVERKEHR AUF DER STRASSE ABMURKSEN?

### Nein zu obrigkeitlichen Eingriffen in die freiheitliche Wirtschaftsordnung

Die LdU-Verkehrsinitiative verlangt eine Abkehr von der bewährten Politik des Bundesrates für den Güterverkehr in der Schweiz. Wenn es nach dem Willen der Initianten geht, soll der Bund mit obrigkeitlichen Eingriffen den Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zwingen. Solche Zwangsmassnahmen verletzen den Grundsatz der freien Wahl der Verkehrsmittel und stellen willkürliche Eingriffe des Staates in einem wichtigen Bereich unserer freiheitlichen Wirtschaftsordnung dar. Damit provoziert die LdU-Initiative neue Interessenskämpfe, die der Bundesrat seit einiger Zeit mit seiner Absichtserklärung zu einer freiheitlichen Angebotsstrategie für den kombinierten Verkehr erfolgreich beschwichtigen konnte. Eine erneute Polarisierung der Verkehrsträger, die vom "Miteinander" weg zum schädlichen "Gegeneinander" führt, muss vermieden werden. Denn betroffen davon wäre nicht nur die Transportwirtschaft, sondern die ganze Volkswirtschaft, die auf ein leistungsfähiges und rationelles Transportsystem angewiesen ist.

### Unnötige Erschwernisse der Transportvorgänge

Die Initiative fordert die vermehrte Verlagerung des Güterfernverkehrs auf die Schiene. Das heisst konkret, dass der Gütertransport innerhalb der Schweiz ab einer bestimmten Distanz mit den Bahnen erfolgen soll. In den meisten Fällen bedeutet dies eine unnötige Erschwernis der Transportvorgänge, weil die Güter zur Bahn gebracht und von dort wieder abgeholt werden müssen - mit Strassenfahrzeugen wohlverstanden. Dieser zusätzliche Aufwand für den Umlad und die Bereitstellung der Fahrzeuge beim Absender und beim Empfänger führt zu zeitlichen Verzögerungen und zu einer Verkomplizierung der Transportvorgänge, die völlig unverhältnismässig sind. Ausserdem sind die Bahnunternehmen bis dato den Beweis

schuldig geblieben, dass sie in der Lage sind, den feinverästelten Güterverkehr gesamtschweizerisch rationell und schnell zu bewältigen; dies im Gegensatz zum Nutzverkehr auf der Strasse.

#### Der Preis ist zu hoch

Mit der weiteren Forderung, den Gütertransitverkehr durch die Schweiz auf die Schiene zu zwingen, schafft die Initiative ausserdem die Gefahr, das Verhältnis der Schweiz zum Ausland, namentlich zu den EG-Staaten, zu belasten. Die EG, die im Bereich des Verkehrs grössere Freiheit anstrebt, wird sich nicht ohne weiteres mit Zwangsmassnahmen beim Gütertransit 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 stellt somit ein zusätzliches Erschwernis für die Aushandlung eines für die Schweiz günstigen EWR-Vertrages dar. Dieser Preis ist zu hoch, wenn man bedenkt, dass der Anteil des Strassentransits, den die Initiative im Visier hat, lediglich 0,3 Prozent der in der Schweiz gesamthaft auf Strasse und Schiene transportierten Güterverkehrsmenge ausmacht.

Hans Koller

Schweiz. Strassenverkehrsverband FRS

## DIE LdU-VERKEHRSINITIATIVE IST EIN ALTER HUT

Das beste an der Landesring-Initiative, welche hätte zurückgezogen werden sollen, ist der Titel. Er lautet "zur Förderung des öffentlichen Verkehrs". Alles andere an dieser Initiative ist fragwürdig. Der Vorstoss ist ein alter Hut!

\*

Bundesrat, Parlament, bürgerliche Parteien und Wirtschaftsverbände sind sich einig: die Initiative, welche vom Landesring der Unabhängigen im Jahr 1986 eingereicht wurde, kann ohne weiteres zur Ablehnung empfohlen werden. Dass man das Schweizervolk wegen dieser Initiative überhaupt noch an die Urne bemüht, dürfte aus parteipolitischen Überlegungen geschehen. Auch wenn es eine Ablehnung gibt, so wird dennoch von der Partei gesprochen. Das werden sich die LdU-Strategen gesagt haben. Heute, das heisst im Frühjahr 1991 ist diese Initiative nämlich ein alter Hut.

### Überholt - weshalb?

Die Initianten hätten bei Respektierung des Volkswillens Zeit gehabt, ihren Vorstoss nach dem 12. Juni 1988 zurückzuziehen. An diesem Tag hat das Volk eine Vorlage mit der Bezeichnung "Bundesbeschluss über die Verfassungsgrundlagen für eine koordinierte Verkehrspolitik" deutlich verworfen. Im wesentlichen ging es damals darum, ob die Förderung des öffentlichen Verkehrs über das Portemonnaie des Automobilisten gehen soll? Sodann hätte der abgelehnte Bundesbeschluss eine Verkehrspolitik mit krasser Benachteiligung des privaten Verkehrs gebracht. Beides wollte das Volk nicht. Die LdU-Verkehrsinitiative strebt nun aber praktisch dasselbe an, wie die "koordinierte Verkehrspolitik", weshalb dieses Begehren heute schief in der abstimmungspolitischen Land-

schaft steht. Das Provozieren einer solchen Abstimmung darf ohne Übertreibung als Zwängerei bezeichnet werden. Nicht zuletzt auch deshalb, weil der öffentliche Verkehr ohnehin vom Bund ganz massiv gefördert wird.

#### Was wird alles getan?

Auf der Seite 8 der Abstimmungserläuterungen für die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger figuriert eine lange Aufzählung dessen, was der Bund heute schon bezahlt, was er alles tut und was er für den öffentlichen Verkehr in nächster Zeit noch vorsieht. Die Leser haben diese Abstimmungserläuterungen zugeschickt erhalten.

Interessant sind vielleicht die folgenden Vergleichszahlen: 1970 betragen die Bundesausgaben für den öffentlichen Verkehr 99 Millionen Franken. Zehn Jahre später, 1980, waren es bereits 1230 Millionen Franken, also rund zwölfmal mehr. Und 1989 bezifferten sich diese Ausgaben sogar auf 1960 Millionen Franken. Ein noch weiteres Ansteigen ist voraussehbar; man denke nur an die Finanzierung für das Grossprojekt "Bahn und Bus 2000", bzw. an den Bau der Alpentransversalen. Da mutet es wirklich grotesk an, wenn am kommenden 3. März noch abgestimmt werden muss über eine Initiative, in der es unter anderem wörtlich heisst: "Bis zum Inkrafttreten von Verfassungsbestimmungen für eine koordinierte Verkehrspolitik..." (welche 1988, wie oben erwähnt, abgelehnt wurde).

#### Stets nach dem gleichen Prinzip

Neben einer Reihe von Wünschen, wie etwa der Schaffung einer leistungsfähigen Infrastruktur oder der Bau von Anschlussgleisen für den Güterverkehr usw., gegen die sicher niemand etwas einzuwenden hat, geht es im Text der Initiative auch um die Finanzierung dessen, was zusätzlich gefördert werden soll. Die Initianten wollen, dass ein Drittel des Reinertrags des Treibstoffzolls und zwei Drittel eines Zollzu-

schlages abgezweigt werden. Im Jahr 1990 hätte das neben den vom Strassenverkehr bereits erbrachten Fiskalleistungen von 4,5 Milliarden nochmals etwa 900 Millionen Franken ergeben. Immer das gleiche Prinzip der Schröpfung einer ganz bestimmten Gruppe - im vorliegenden Fall der Autofahrer - anzuwenden, wenn man im Verkehrssektor etwas finanzieren will, ist schon lange nicht mehr originell. Die Initiative ist auch in dieser Hinsicht ein alter Hut. Wir sind auf einen gut funktionierenden öffentlichen Verkehr angewiesen. Um so weniger brauchen wir diese überflüssige Initiative, die höchstens als unerwünschter Störfaktor wirkt und die Verkehrspolitik zum Teil wieder auf den Kopf stellt. Ein Nein zur LdU-Verkehrssinitiative ist deshalb nötig.

Ernst Tschanz,  
Schweizerischer Gewerbeverband SGV