

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, 24. Mai 1988

Sehr geehrte Damen und Herren

Drei Artikel stellen wir Ihnen mit der heutigen Ausgabe unseres Presseedienstes zur Verfügung: Alt Bundesrat Dr. Leon Schlumpf macht in seinem Beitrag deutlich, dass die KVP Gewähr bietet für eine beständige, durch wechselnde Winde nicht gefährdete und damit nachhaltige Verkehrspolitik. Nationalrat Hans-Rudolf Nebiker (SVP/BL) zeigt auf, dass die koordinierte Verkehrspolitik im Interesse sowohl des privaten wie auch öffentlichen Verkehrs steht. In diesem Zusammenhang macht Nationalrat Silvio Bircher (SP/AG) schliesslich in seinem Artikel darauf aufmerksam, dass mit der KVP teure Doppelspurigkeiten vermieden werden können.

Wir erlauben uns, Ihnen bei dieser Gelegenheit in Erinnerung zu rufen, dass die Pressekonferenz unseres Aktionskomitees am Donnerstag, 2. Juni 1988 um 11.00 Uhr im Bundeshaus in Bern stattfinden wird. Sie sind herzlich dazu eingeladen.

Mit freundlichen Grüssen

Für den Presseausschuss

A. Th. Schmid

Hanspeter Merz

Beilagen erwähnt

Verfassungsvorlage für eine koordinierte Verkehrspolitik KVP

Zur Volksabstimmung vom 12. Juni 1988

von Leon Schlumpf, a. Bundesrat

Eine notwendige verkehrspolitische Verpflichtung

Der Bundesrat hat mit Grund vor 15 Jahren einer Expertenkommission den Auftrag erteilt, ein Konzept für eine koordinierte Verkehrspolitik auszuarbeiten. Die seitherige Entwicklung hat das nicht bloss bestätigt, sondern liess dieses Vorhaben noch viel notwendiger werden: weg von der sektoriellen Verkehrspolitik, die zur Hauptsache einfach von der Nachfrage bestimmt wurde, hin zu einer koordinierten Verkehrspolitik im Rahmen einer übergeordneten Gesamtpolitik.

Das will die KVP-Vorlage: eine abgestimmte Verkehrspolitik zur Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse, mit einem wirtschaftlichen Einsatz der Mittel, unter Schonung von Umwelt, Land und Energieressourcen.

Und das darf nicht bloss eine Absichtserklärung sein, die bald wieder vergessen werden könnte. Das muss vielmehr als Verpflichtung für die Zukunft in der Bundesverfassung verankert werden. So kann Gewähr geboten werden für eine beständige, durch wechselnde Winde nicht gefährdete und damit nachhaltige Verkehrspolitik.

Die Verkehrspolitik der letzten Jahre

In den letzten Jahren wurden bereits manche Schritte auf diesem Weg zurückgelegt. Alle Verkehrsvorlagen wurden auf die KVP abgestimmt, im Strassenwesen und beim Eisenbahnverkehr: so z.B. die Bereinigung des Nationalstrassen-Netzes, das neue Treibstoffzollgesetz, Bahn 2000, der Leistungsauftrag für die SBB.

Diese Einzelschritte müssen gültig miteinander verflochten werden und zugleich mit kommenden Vorhaben, so insbesondere

mit einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale. Dieses verfassungsmässige Fundament bringt die KVP.

Die Verantwortung für grosse Verkehrsinvestitionen

Grosse Investitionen sind notwendig, um neuzeitliche, den Verkehrsbedürfnissen genügende Verkehrsanlagen zu verwirklichen bzw. fertigzustellen: so das Nationalstrassen-Netz, die Bahn 2000, eine neue Eisenbahn-Alpentransversale.

Diese gewaltigen Verkehrsaufwendungen bringen zum grossen Teil erst mit der Fertigstellung den gewünschten Verkehrsnutzen. Deshalb muss eine langfristige und ausreichende Finanzierung für den öffentlichen und für den privaten Verkehr sichergestellt werden. Nur so ist eine fugenlose Ausführung und rechtzeitige Betriebsbereitschaft der bedeutungsvollen Verkehrsvorhaben gewährleistet. Das ist Gegenstand der KVP.

Es gibt keine behördliche Befehlsgewalt

Die KVP schafft neues Verkehrs-Verfassungsrecht. Die Ausführung hat in allen wesentlichen Teilen durch Bundesgesetze zu erfolgen. Nicht der Bundesrat und nicht das Parlament haben das letzte Wort, sondern der Souverän, der mit dem fakultativen Referendum die Volksabstimmung verlangen kann. Keine Rede deshalb davon, dass einfach die Bundesbehörden eine Verkehrsordnung dekretieren oder die Finanzierungsgrundlagen ändern könnten.

So bleibt es denn auch bei der Zweckbindung der Treibstoffzollgelder. Ein "Raubzug" auf diese steht gar nicht in Frage. Sollte sich einmal eine Abweichung davon aus Gesamtinteresse als notwendig erweisen, wäre das nur mit einem Bundesgesetz möglich, das mit dem Referendum dem Volk zur Entscheidung unterbreitet werden könnte.

Argwohn und Misstrauen gegenüber den Bundesbehörden sind deshalb nicht gerechtfertigt.

Die Verkehrsfreiheit wird nicht aufgehoben

Unsere Verkehrspolitik beruht auf der Verkehrsfreiheit. Dazu gehört die freie Wahl der Verkehrsträger. Die KVP bestätigt das uneingeschränkt für den gesamten Personenverkehr und für allen Güterverkehr, soweit es sich nicht um Güter-Fern-Verkehr handelt. Nur für diesen, und darunter fällt zu einem wesentlichen Teil der internationale Güter-Transitverkehr über unsere Landesgrenzen hinweg, gilt ein Vorbehalt: für eine mögliche Entlastung der Strassen von diesem Güter-Fern-Verkehr, wenn es das Gesamtinteresse verlangt.

Auch von dieser Ausnahmebefugnis für allenfalls notwendige Entlastungsmassnahmen könnte nur mit einem Bundesgesetz, das dem Referendum unterliegt, Gebrauch gemacht werden, letzten Endes also wieder nur mit dem Willen des Souveräns. Dass solche Massnahmen getroffen werden könnten, wenn es einmal die Not erfordern würde, liegt doch wohl im Interesse der Strassenbenützer. Was hätten denn die Automobilisten, die gewerblichen Fahrzeughalter, die auf Gütertransporte angewiesenen Bevölkerungskreise und Landesgegenden davon, wenn Verkehrsüberlastungen durch den Güter-Fern-Verkehr, insbesondere den internationalen Güter-Transitverkehr, eine ordentliche Strassenbenützung behindern oder gar verhindern? Entlastungsmassnahmen würden ja gerade die Verkehrsfreiheit im Interesse aller Strassenbenützer sicherstellen.

Eine wirkliche Verkehrsfreiheit für die Strassenbenützer, das will die KVP.

Für eine bedürfnis- und umweltgerechte Verkehrspolitik

Die Bewältigung des Verkehrs gehört zu den grossen Zukunftsaufgaben. Denn der Verkehr bleibt unverzichtbar.

Bedürfnisgerecht, rationell, unter Schonung der Umwelt muss das erfolgen. Wir dürfen nicht nationale und internationale Aufgaben erfüllen, indem wir Lebensgrundlagen beeinträchtigen oder gar zerstören.

Solche Zukunftsaufgaben bewältigen wir nicht mit Angst und Argwohn. Mutlosigkeit und Misstrauen sind schlechte Ratgeber, auch im politischen Alltag, auch in der Verkehrspolitik.

Die KVP trägt dazu bei, unsere Verkehrszukunft sinnvoll und verantwortbar zu gestalten. Darum geht es am 12. Juni 1988.

Warum eine koordinierte Verkehrspolitik

Nationalrat Hans R. Nebiker, Diegten (SVP)

Was heisst koordinierte Verkehrspolitik?

Verkehrspolitik kann nicht nur vom Autofahrer aus, vom Lastwagen her oder aus der Sicht der Bahnen gemacht werden. Es braucht eine Gesamtschau um vernünftige Entscheide zu fällen. Es geht um das Miteinander der verschiedenen Verkehrsarten und um eine sinnvolle Ergänzung. Sowohl der private Verkehr als auch der öffentliche Verkehr haben für unser Leben und unsere Volkswirtschaft eine enorme Bedeutung. Verkehr kann aber auch schaden. Er belastet die Umwelt, er braucht Energie (mehr als ein Viertel des gesamten Energieverbrauchs) und er beansprucht Land. Mit der koordinierten Verkehrspolitik will man einerseits die Verkehrsbedürfnisse decken, andererseits aber die negativen Einflüsse des Verkehrs möglichst niedrig halten.

Im Interesse des privaten und des öffentlichen Verkehrs

Die koordinierte Verkehrspolitik (KVP) liegt im Interesse des privaten und des öffentlichen Verkehrs. Für den Privatverkehr wird ein ausreichendes Strassennetz zur Verfügung gestellt und die entsprechende Finanzierung gesichert. Wie bisher sollen die Strassenkosten durch Treibstoffzoll und Zollzuschläge gedeckt werden. Wenn diese Abgaben zur Bezahlung der Strassenkosten nicht ausreichen, - nur dann ! - können bis zur Kostendeckung zusätzliche Strassenverkehrsabgaben erhoben werden (z.B. Schwerverkehrsabgabe).

Ein wichtiges Anliegen der KVP ist die Förderung des öffentlichen Verkehrs - durch Bund, Kantone und Gemeinden. Der öffentliche Verkehr sollte attrak-

tiver und leistungsfähiger werden und zwar sowohl in den Randgebieten als auch in den Agglomerationen. Die KVP-Vorlage ist Grundlage für die langfristige Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. Aber auch hier werden klare Grenzen gesetzt. Auch die öffentlichen Verkehrsbetriebe müssen wirtschaftlich arbeiten. Die öffentliche Hand wird nicht mehr Defizite decken, sondern nur für gemeinwirtschaftliche Leistungen aufkommen, die sie von den Unternehmen fordern (z.B. verbilligte Tarife, Versorgung von Randgebieten, verdichtete Fahrpläne etc.). Mit anderen Worten wird sowohl beim privaten als auch beim öffentlichen Verkehr für die Finanzierung das Verursacherprinzip angewendet.

Frei Wahl der Verkehrsmittel

Die KVP sichert die freie Wahl der Verkehrsmittel im Personen- und im Güterverkehr. Das Umsteigen auf die öffentlichen Verkehrsmittel erfolgt nicht durch Zwang (dafür bietet die KVP keine Grundlage). Das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr soll durch Steigerung der Attraktivität erreicht werden.

Die Förderung des öffentlichen Verkehrs dient der gesamten Bevölkerung und der gesamten Wirtschaft. Auch der Automobilist profitiert davon. Gerade der Autofahrer sollte froh sein, wenn möglichst viel Verkehr auf dem öffentlichen Verkehrsnetz abgewickelt wird und viele Güter, die sich dafür eignen, mit der Bahn transportiert werden. Nur dann hat er auf der Strasse mehr Bewegungsfreiheit.

Einschränkungen beim Güterfernverkehr auf der Strasse

Die Verkehrsfreiheit kann nach der KVP in einem einzigen Bereich in Abweichung von der Handels- und Gewerbefreiheit eingeschränkt werden und zwar beim

Güterverkehr: Beim Transitverkehr durch die Schweiz und beim Verkehr über lange Distanzen innerhalb des Landes. Solche Massnahmen setzen ein entsprechendes Gesetz voraus. Sie würden erst ergriffen, wenn alles andere nicht oder nicht genügend hilft, wenn z.B. trotz Förderung des Huckepack- oder des kombinierten Verkehrs der Nord-Süd-Verkehr unsere eigenen Strassen überlasten würde.

Diese Bestimmung ist in der KVP-Vorlage notwendig. Das Lastwagengewerbe bringt aus verständlichen Gründen Vorbehalte an, obschon es seinerzeit auch damit einverstanden war. Es gilt aber auch hier, das Gesamtinteresse zu wahren. Wem nützen von Lastwagen im Transit- oder Fernverkehr verstopfte oder überlastete Autobahnen? Nicht einmal den Lastwagenfahrern selbst! Es ist doch viel zweckmässiger, vorausschauend zu handeln und vermehrt Güter im Transit- oder im Fernverkehr auf der Schiene als auf der Strasse zu transportieren. Damit wird die Freiheit auf der Strasse nicht eingeschränkt, sondern erst recht gewährleistet. Es kann doch nicht nur das Recht des Stärkeren gelten!

Die Zweckbindung der Treibstoffgelder

In der KVP wird die Zweckbindung der Gelder aus dem Strassenverkehr (Treibstoffzölle und Treibstoffzollzuschläge sowie allfällige Strassenverkehrsabgaben) im bisherigen Rahmen beibehalten. Finanziert werden mit den Geldern des Automobilverkehrs nur Strassen und andere mit dem Strassenverkehr direkt zusammenhängende Investitionen, also z.B. Lärmschutzwände, Investitionen zur Entflechtung des Verkehrs, Park- und - Rideanlagen, Umweltschutzmassnahmen etc.).

Nur vorübergehend und nur aufgrund eines besonderen Gesetzes könnte die Zweckbindung im Interesse der gesamten Verkehrspolitik vorübergehend gelockert

werden. Es könnten also beispielsweise Strassengelder auch für die Mitfinanzierung eines Basistunnels für die Bahn durch die Alpen verwendet werden. Aber gerade ein solches Werk würde allen dienen; auch den Automobilisten.

Die KVP-Vorlage ist eine massvolle Vorlage

Mit der KVP wird unsere bisherige Verkehrspolitik weitergeführt. Zielgerechter und koordinierter als in der Vergangenheit. Die freie Wahl des Verkehrsmittels, sowohl beim Personen- als auch beim Güterverkehr, ist nur dann gewährleistet, wenn wir im Sinne der KVP handeln und wenn wir der Vorlage am 12. Juni 1988 zustimmen. Wenn wir es nicht tun, besteht die Gefahr von Verkehrszusammenbrüchen, von unnötigen volkswirtschaftlichen Kosten und einer Umweltbelastung, die nicht mehr verantwortet werden kann. Was dann kommt, wären Extremforderungen, Proteste und Verbote. Wollen die Gegner der KVP-Vorlage eigentlich solches provozieren? Man hat jetzt seit über 10 Jahren von einer koordinierten Verkehrspolitik geredet und geschrieben. Auch die Automobilverbände waren damit einverstanden. Nun endlich sollte man sie realisieren; mit einem deutlichen Ja!

Koordinierte Verkehrspolitik:

Für die Gesamtheit der Verkehrsteilnehmer

Von SP-Nationalrat Silvio Bircher, Aarau

Die Abstimmungsvorlage vom 12. Juni zur koordinierten Verkehrspolitik (KVP) bildet der gelungene Versuch, eine Verkehrsordnung zu schaffen, die im Gesamtinteresse unseres Landes liegt: Teure Doppelspurigkeiten sollen vermieden, die Finanzierung des Verkehrs besser geregelt und seine Auswirkungen auf Mensch und Umwelt berücksichtigt werden. Wenn wir in den kommenden Jahren nicht buchstäblich im Verkehr ertrinken wollen, muss die künftige Verkehrszunahme rationell und umweltgerecht bewältigt werden.

Verkehrslawine am Gotthard

Ein Beispiel dazu: 1980 wurde der neue Autobahntunnel der N2 durch den Gotthard eröffnet. Innert weniger Jahre stieg der tägliche Lastwagenverkehr von 200 auf 1800 Fahrten pro Tag und bedrängt so zusehends den Autoverkehr. Niemand wollte aber einen Autobahntunnel für den europäischen Transitgüterverkehr - nicht nur die Urner und Tessiner Bevölkerung, auch die Automobilisten leiden unter dieser Entwicklung. Mit der KVP können, wenn das im Gesamtinteresse liegt, Güterferntransporte von der Strasse auf die Schiene umgelenkt werden. Besonders für den Zeitpunkt des freien EG-Transportmarktes ab 1992 braucht die Schweiz solche Massnahmen, um nicht in einer europäischen "Lasterflut" zu ertrinken, die notabene auch unser einheimisches Transportgewerbe an die Wand drückt.

Bessere Koordination

Die KVP wird aber auch teure Doppelspurigkeiten verhindern. Wenn Huckepack- und Containertransporte durch den Gotthard verbilligt werden, ist als Konkurrenz dazu nicht noch eine

viel teurere zweite Strassentunnelröhre zu bauen. Die KVP gibt Mittel frei für "Park + Ride"-Möglichkeiten sowie Bahnhofparkplätze für den Autofahrer. Dann sollen aber gleicherorts nicht immer neue städtische Strassenausbauten erfolgen, welche die Wohnqualität beeinträchtigen und das Leben in der Stadt zum Ersticken bringen. Indem der öffentliche Verkehr eine gesicherte finanzielle Grundlage erhält, wird er verbessert, bequemer, günstiger. Wenn sich deshalb ein Teil des Zusatzverkehrs freiwillig auf der Schiene abwickelt, kann auch der Autofahrer davon profitieren. Dass die Gegner der KVP Bahn und Strasse gegeneinander auszuspielen versuchen, nannte Bundesrat Ogi zu Recht "billige Abstimmungspropaganda". Auch wirkt es befremdlich, wenn der KVP zu wenig Bissigkeit und Durchschlagkraft für die Zukunft vorgeworfen wird, es aber ihre Gegner im Parlament waren, die ihr einige spitze Zähne gezogen hatten.

Mit Blick für das Ganze

Die KVP strebt ganzheitliche Entscheide an. Auf die Regelung von zu vielen Einzelheiten wurde bewusst verzichtet, es sollen die grossen Ziele der künftigen Verkehrspolitik verankert werden. Die Annahme der Koordinierten Verkehrspolitik würde nicht zuletzt für die kommenden Jahre eine Entspannung in der verkehrspolitischen Diskussion bringen. Denn die nationalen Ziele, wie sie im neuen KVP-Verfassungsartikel definiert sind - eine hinreichende und preiswerte Mobilität für alle Bevölkerungskreise, Wirtschaftlichkeit des Verkehrs und Rücksichtnahme auf Mensch und Umwelt - liegen im wohlverstandenen Gesamtinteresse unseres Landes. Mit Blick auf die Zukunft verdient die KVP-Vorlage deshalb eine breite Unterstützung.