

11. Januar 1991

Schweizerisches Komitee
gegen die überholte LdU-Verkehrsinitiative

Argumentarium

zur Eidgenössischen Volksabstimmung

vom 3. März 1991

über die Volksinitiative

"zur Förderung des öffentlichen Verkehrs"

LdU-Initiative

I. Chronik der Verkehrspolitik

- 27. Februar 1983: Das Schweizer Volk stimmt dem neuen Verfassungsartikel 36ter über die **Neuregelung der Treibstoffzölle** zu. Damit können vermehrt Gelder der Automobilisten für den öffentlichen Verkehr verwendet werden.
- 26. Februar 1984: Das Schweizer Volk stimmt der Einführung von **Autobahn-Vignette** und **Schwerverkehrsabgabe** zu.
 - 1. November 1987: Der Transport begleiteter Motorfahrzeuge im Transit durch die Schweiz (**Huckepackverkehr**) wird vergünstigt.
 - 6. Dezember 1987: Das Schweizer Volk sagt Ja zum Konzept "**Bahn 2000**" und somit zum Bau von vier Neubaustrecken am Schienennetz der SBB.
- 12. Juni 1988: Das Schweizer Volk sagt deutlich Nein zu den Verfassungsartikeln für eine **Koordinierte Verkehrspolitik KVP**. Damit hat das Stimmvolk den Wegweiser gesetzt, dass die Förderung des öffentlichen Verkehrs nicht über das Portemonnaie der Automobilisten gehen und dass eine ganzheitliche Verkehrspolitik nicht die einseitige Benachteiligung des privaten Verkehrs bedeuten darf.
- 28. Dezember 1988: Der Bundesrat verlängert die **Verbilligung des Autoverlades** durch den Simplon bis 1992.
- 13. Februar 1989: Der Bundesrat empfiehlt dem Parlament die Verwerfung der **LdU-Initiative "zur Förderung des öffentlichen Verkehrs"** ohne Gegenvorschlag.
- 17. August 1989: Der Verwaltungsrat der SBB beschliesst das Konzept "**Cargo 2000**", das eine Verbesserung des Gütertransportangebotes der Bahnen bringen wird (häufiger, schneller, direkter und für den Kunden bequemer).
- 26. September 1989: Der Ständerat empfiehlt die **LdU-Initiative "zur Förderung des öffentlichen Verkehrs"** mit 30 gegen 6 Stimmen zur Ablehnung.
- 24. Oktober 1989: Der Bundesrat beschliesst knapp 1,5 Milliarden Franken Investitionen für den **Huckepack-Verkehr** am Gotthard und am Lötschberg/Simplon.
- 6. Februar 1990: Der Nationalrat lehnt die **LdU-Initiative "zur Förderung des öffentlichen Verkehrs"** mit 100 gegen 42 Stimmen ab.
- 1. April 1990: Das Schweizer Volk lehnt die "**Kleeblatt-Initiativen**" ab und sagt somit Ja zu einer Vollendung des Nationalstrassennetzes.
- 1. April 1990: Das Schweizer Volk verwirft mit überwältigendem Nein die Initiative "**Stopp dem Beton**", die einen Rückbau des Strassennetzes auf den Stand des Jahres 1987 verlangt hat.

9. Mai 1990: Als erstes Teilstück der "Bahn 2000" wird die Doppelspurstrecke Zug-Cham dem Verkehr übergeben.
17. Mai 1990: In Zürich wird die neue S-Bahn dem Verkehr übergeben.
18. Mai 1990: Der Bundesrat bekräftigt gegenüber den europäischen Staaten sein Festhalten an der 28-Tonnen-Gewichtslimite sowie am Nacht- und Sonntagsfahrverbot für den Schwerverkehr.
23. Mai 1990: Der Bundesrat veröffentlicht die Botschaft zum Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale Neat, die zwei neue Basistunnels durch den Gotthard und den Lötschberg vorsieht.
17. Juli 1990: Der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr Litra teilt mit, dass gegenwärtig in 13 Agglomerationen und Regionen sowie in 24 Städten Verbundabonnemente und Umweltpässe angeboten werden.
23. September 1990: Das Schweizer Volk stimmt der Revision des Strassenverkehrsgesetzes zu, das unter anderem eine Erhöhung der allgemeinen Höchstbreite für Motorfahrzeuge auf 2,5 Meter bringt.
5. Oktober 1990: Die eidgenössischen Räte verabschieden das neue Anschlussgeleisegesetz, das verbesserte rechtliche und finanzielle Voraussetzungen für den vermehrten Bau von Anschlussgleisen für den Güterverkehr bringt.

Fazit: Die LdU-Initiative "zur Förderung des öffentlichen Verkehrs" verlangt von Bund und Kantonen ein verkehrspolitisches Engagement, das diese seit langem bereits erbringen. Das Schweizer Volk hat in verschiedenen Abstimmungen klar und unmissverständlich zum Ausdruck gebracht, dass es massvolle Verbesserungen beim öffentlichen und beim privaten Verkehr will. Die überholte LdU-Initiative läuft diesem klaren Auftrag des Schweizer Volkes zuwider; sie ist masslos und einseitig auf die Förderung des öffentlichen Verkehrs ausgerichtet und bringt dem Strassenverkehr unnötige Verbote und Einschränkungen.

II. Argumente gegen die LdU-Initiative

1. Ueberholt: Die LdU-Initiative ist überholt, weil ihre Begehren zur Hauptsache bereits erfüllt sind.

2. Masslos: Die LdU-Initiative ist masslos, weil sie über das Ziel hinaus schießt und Bund und Kantone in ein finanzielles Fiasko führt.

3. Noch mehr Steuern und Verbote für die Automobilitäten: Die LdU-Initiative will den Strassenverkehr noch stärker schröpfen und beschränken.

III. Gründe für die Ablehnung der LdU-Initiative

1. Ueberholt: Die LdU-Initiative ist überholt, weil ihre Begehren zur Hauptsache bereits erfüllt sind.

a) *Die wichtigsten Vorhaben der LdU-Initiative zur Verbesserung der leistungsfähigen Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs sind bereits eingeleitet.*

Das Projekt "Bahn und Bus 2000" ist vom Schweizer Volk am 6. Dezember 1987 klar genehmigt worden. Seine Ziele sind: häufigere und direktere Verbindungen, bessere Anschlüsse, kürzere Reisezeiten und attraktivere Dienstleistungen. Damit verbunden ist eine Ergänzung des Eisenbahnnetzes mit vier Neubaustrecken. Mit der Verwirklichung von "Bahn 2000" ist bereits begonnen worden, und der Bundesrat setzt alles daran, den Termin 2000 zur Vollen- dung dieses Grossprojektes sicherzustellen (u.a. mit der Straf- fang des Plangenehmigungsverfahrens im Dringlichkeitsrecht). Die Kosten für dieses Projekt werden vom Bund auf knapp 10 Milliar- den Franken geschätzt.

Das Projekt der "Neuen Eisenbahn-Alpentransversale Neat" liegt derzeit in den Beratungen der eidgenössischen Räte. Es sieht den Bau von zwei neuen Basistunnels am Gotthard und am Lötschberg mit den entsprechenden Zufahrtsstrecken vor. Diese beiden Alpen- transversalen stellen den Beitrag der Schweiz an den Ausbau des hochleistungsfähigen Eisenbahnnetzes in Europa dar und dienen in erster Linie dazu, dem internationalen Güterverkehr auf der Schiene eine wirkungsvolle Alternative zu schaffen. Die Kosten für dieses Projekt dürften je nach Projektausgestaltung zwischen 20 und 30 Milliarden Franken betragen.

Obwohl die Initiative auch den Titel "SBB-Initiative" trägt, kommt sie den SBB höchst ungelegen. Sie sehen in den Absichten dieser Initiative keine Vorteile, weil die anstehenden Förde- rungsmassnahmen ihres Unternehmens auch ohne sie verwirklicht werden können.

b) *Die Fahrpläne werden bereits heute laufend verbessert.*

Das Anliegen der Initiative um bessere Fahrpläne haben die öf- fentlichen Transportunternehmen bereits mit Erfolg in Angriff genommen. Zur Ergänzung der Fahrpläne sind vielerorts seit eini- ger Zeit dichtere Kursfrequenzen in Stosszeiten und zusätzliche Kurse in Rand- und Nachtstunden eingeführt worden.

Ausserdem wird das Hauptmerkmal des Projektes "Bahn und Bus 2000" sein, dass in möglichst vielen Knotenbahnhöfen gute An- schlüsse für die öffentlichen Verkehrsmittel vorhanden sind. Mit dem Taktfahrplan können Wartezeiten für die Passagiere des öf- fentlichen Verkehrs auf ein Minimum reduziert werden.

- c) *Tarifverbände sind in den dafür geeigneten Regionen bereits eingeführt oder im Entstehen begriffen.*

Tarifverbände sind in den meisten grossen schweizerischen Agglomerationen schon längst eingeführt oder werden in weiteren Regionen laufend verwirklicht. So zum Beispiel in den Agglomerationen Bern, St. Gallen, Luzern, Zürich, Basel, Fribourg, Genf, Schaffhausen und Zug.

- d) *Der kombinierte Verkehr Schiene-Strasse steht bereits heute im Zentrum der verkehrspolitischen Anstrengungen des Bundes.*

Weil die Schweiz ihre Transitrolle in Europa weiterhin spielen will, setzt der Bundesrat aufgrund umweltpolitischer und verkehrstechnischer Überlegungen auf die Förderung des kombinierten Verkehrs als Alternative zum reinen Strassentransitverkehr durch die Schweiz. Aus diesem Grund hat die Landesregierung im Oktober 1989 für knapp 1,5 Milliarden Franken Investitionen für den Huckepack-Verkehr am Gotthard und am Lötschberg/Simplon beschlossen. Am Gotthard sollen ab 1994 täglich 44 Huckepackzüge mit maximal 36 Wagen und einer Kapazität von 1'500 Sendungen rollen. Dies bedingt die Anschaffung von 75 neuen Lokomotiven sowie neuer Wagen, die von der SBB in einem "Jahrhundertauftrag" an die Lokomotivindustrie bereits in Bestellung gegangen sind. Im Lötschberg-Tunnel wird der Einbau eines mittleren Geleises, und im Simplontunnel eine Absenkung der Geleise und der Einbau von Stromschienen vorgesehen, damit künftig auch Fahrzeuge mit einer Eckhöhe von 4 Metern verladen werden können. Die entsprechenden Bauarbeiten sind bereits in Angriff genommen worden.

- e) *Die rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen für den vermehrten Bau von Anschlussgleisen für den Güterverkehr sind vorhanden.*

Im Oktober 1990 haben die Eidgenössischen Räte ein neues Anschlussgleisegesetz verabschiedet, das eine bessere Erschliessung von Industrie- und Gewerbebezonen durch die Schiene bezweckt. Anschlussgleise können mit zweckgebundenen Mitteln aus dem Treibstoffzöllen finanziert werden.

Fazit: *Vernünftigerweise hätte die LdU-Initiative schon längst zurückgezogen werden müssen, nachdem die einzelnen Begehren zur vermehrten Förderung des öffentlichen Verkehrs schon längst verwirklicht beziehungsweise in Angriff genommen worden sind.*

Das Schweizer Volk hat sich mit seinem Ja zum Konzept "Bahn und Bus 2000" klar und eindeutig für die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere für den Ausbau des Bahnverkehrs, ausgesprochen. Bundesrat und eidgenössisches Parlament, aber auch die Kantone und Gemeinden, setzen seit Jahren alles daran, die Förderung des öffentlichen Verkehrs in pragmatischen Schritten voranzutreiben. Die Schweiz hat heute weltweit das beste öffentliche Verkehrsnetz und setzt mit den bereits in die Wege geleiteten Massnahmen alles daran, den öffentlichen Verkehr auch für die Zukunft zusätzlich zu verbessern. Somit ist die LdU-Ini-

tiative völlig überholt; sie bringt nichts Neues ausser die Missachtung des Volkswillens, wo sie die Zweckänderung der Treibstoffzollerträge verlangt. Eine solche Zwängerei, die letztlich nur noch als Wahlkampf-Aktion für den Landesring der Unabhängigen LdU missbraucht wird, ist unvernünftig und verdient als Quittung ein massives Nein am 3. März 1991.

2. Masslos: Die LdU-Initiative ist masslos, weil sie über das Ziel hinaus schießt und Bund und Kantone in ein finanzielles Fiasko führt.

- a) *Die vorgesehenen Investitionsvorhaben des öffentlichen Verkehrs kosten in den nächsten Jahren über 40 Milliarden Franken. Zusammen mit den bereits beschlossenen Förderungsmassnahmen ist damit eine riesige Belastung der öffentlichen Finanzen verbunden, die aus finanzpolitischen Gründen nicht ohne weiteres verschärft werden sollte.*

Die Förderung des öffentlichen Verkehrs wird heute als wichtige staatspolitische Aufgabe angesehen. Wie die Finanzplanung des Bundes zeigt, werden auch in Zukunft hohe Beträge in diese Aufgabe gesteckt. Allein für die Verwirklichung des Projektes "Bahn 2000" und für die Neat muss in den nächsten Jahren mit Kosten von über 40 Milliarden Franken allein für den Bund gerechnet werden. Dazu kommen die hohen Beiträge, die von Bund, Kantonen und Gemeinden an den Betrieb des öffentlichen Verkehrs zu leisten sind.

Der Bund trägt unter verschiedenen Titeln in der Grössenordnung von heute jährlich rund 2 Milliarden Franken an die Finanzierung und damit an die Förderung des öffentlichen Verkehrs bei. Im Jahr 1992 werden es gemäss Finanzplan des Bundes 2'427 Millionen Franken sein. Darin nicht enthalten sind die Fehlbeträge der Postautodienste, die im Jahr 1987 rund 100 Millionen Franken ausmachten und von den PTT-Betrieben selber getragen werden müssen.

Bundesbeiträge an die SBB: Der Bund übernimmt gemäss Leistungsauftrag 1987 die finanzielle Verantwortung für die Infrastruktur des SBB. Gemäss Staatsrechnung sind für das Jahr 1989 für den Infrastrukturbeitrag 748 Millionen Franken ausbezahlt worden. Der Bund zahlt auch Abgeltungsbeiträge an die SBB für die von ihnen erbrachten gemeinwirtschaftlichen Leistungen. 1989 haben diese Abgeltungsbeiträge im regionalen Personenverkehr 523 Millionen Franken und für das Huckepack-Angebot 46 Millionen Franken betragen.

Ausserdem übernimmt der Bund auch die Einnahmehausfälle, die durch die Einführung der Tariferleichterungen entstehen. Für das Jahr 1989 beziffert sich diese Abgeltung auf 79 Millionen Franken.

Bundesbeiträge an die konzessionierten Transportunternehmen KTU: Gemäss Staatsrechnung des Bundes erhielten die KTU im Jahr 1989 Beiträge und Darlehen in der Höhe von 515 Millionen Franken. Davon sind 322 Millionen Betriebsbeiträge und 193 Millionen Investitionsbeiträge.

Diese Bundesbeiträge erhöhen sich gemäss der Finanzplanung in den kommenden Jahren beträchtlich.

- b) Der zusätzliche Ausbau des öffentlichen Verkehrs und die weiteren Verbilligungen der Tarife machen den öffentlichen Verkehr "zu einem Fass ohne Boden" und führen zu riesigen finanziellen Engpässen bei Bund, Kantonen und Gemeinden.**

Der Ausbau und die Angebotsverbesserung des öffentlichen Verkehrs ist nur dort sinnvoll, wo viele Menschen oder Güter gleichzeitig den gleichen Weg zurücklegen müssen. Dies ist insbesondere in Agglomerationen oder im Verkehr zwischen wirtschaftlichen Zentren der Fall. Wo die entsprechende Verkehrsnachfrage jedoch fehlt, das heisst wo die öffentlichen Verkehrsmittel nie oder kaum jemals genügend ausgelastet werden, ist die Erschliessung mit noch mehr öffentlichem Verkehr aus finanziellen und umweltpolitischen Gründen wenig sinnvoll. Insbesondere der Bau von neuen Schienensträngen, wie dies von der LdU-Initiative verlangt wird, führt zu einem zusätzlichen Landverschleiss, der nur gerechtfertigt werden kann, wenn das entsprechende Verkehrsangebot auch wirklich genutzt wird. Dies ist in den Rand- und wenig besiedelten Regionen unseres Landes mit Bestimmtheit nicht der Fall.

Nach dem Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit müssen alle Verkehrsteilnehmer für die Kosten, die sie verursachen, selber aufkommen. Seit einigen Jahren wird im Bereich des öffentlichen Verkehrs eine Billig-Tarifpolitik betrieben, um den Anreiz zum Umsteigen vom privaten Motorfahrzeug auf die öffentlichen Verkehrsmittel zu fördern. Als Beispiele sind das Halbtaxabonnement oder die vom Gemeinwesen stark subventionierten Umweltpässe und Verbundabonnemente zu nennen. Dank diesen Aktionen sind erfreuliche Verkehrszunahmen beim öffentlichen Verkehr zu verzeichnen. Allerdings haben sie auch zu erheblichen Kostenunterdeckungen bei den Verkehrsunternehmen geführt, die mit Steuergeldern von Bund, Kantonen und Gemeinden finanziert werden müssen. So beträgt der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad der SBB ohne Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen noch 76 Prozent, derjenige der konzessionierten Transportunternehmungen 40 Prozent. Diese Entwicklung ist für das Gemeinwesen angesichts der vielerorts angespannten Finanzsituation je länger je weniger tragbar. Eine weitere Verbilligung der Tarife für den öffentlichen Verkehr, wie sie die LdU-Initiative verlangt, ist bei den steigenden Kosten problematisch.

- c) Die Kantone werden zu zusätzlichen Förderungsmaßnahmen beim öffentlichen Verkehr gezwungen.**

Die LdU-Initiative verlangt von den Kantonen, dass sie über die Förderungsmaßnahmen des Bundes hinaus weitergehende Leistungen an den öffentlichen Verkehr erbringen. Konkret verlangt die LdU-Initiative, dass die Förderung des öffentlichen Verkehrs insbesondere auf der Schiene zu erfolgen hat. Die Verankerung dieser Forderung in der Bundesverfassung schafft nebst dem Bund auch den Kantonen die verfassungsmässige Verpflichtung, auf ihrem Gebiet neue Schienenstränge für den öffentlichen Verkehr zu bauen. Eine solche Forderung in der Bundesverfassung verletzt die Autonomie der Kantone, indem ihnen der Bund vorschreibt, auf welche Weise sie den Verkehr auf ihrem Gebiet zu gestalten haben.

Darüber hinaus müssten die Kantone mit Beitragskürzungen des Bundes für das Strassenwesen rechnen, nachdem gemäss der LdU-Initiative beim Bund die Mittel für Strassenzwecke um einen Drittel gekürzt werden sollen. Der Bund richtet den Kantonen jährlich nebst den Beiträgen für Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen rund 175 Millionen Franken für die Hauptstrassen und rund 450 Millionen Franken an die allgemeinen Kosten der Kantonsstrassen aus. Wenn diese Gelder aus den Treibstoffzöllen wegen der LdU-Initiative ausbleiben, so müssen die Kantone die Aufwendungen für den Unterhalt, Betrieb und Ausbau ihres Strassennetzes vermehrt aus der eigenen Staatskasse finanzieren. Dies ist nicht in allen Kantonen ohne weiteres möglich. Damit droht die Vernachlässigung des Strassenwesens.

d) Die Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs sind nicht in der Lage, ohne weiteres zusätzliche Kapazitäten zu übernehmen.

Die SBB sind seit einiger Zeit an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit. Die Fahrpläne können kaum noch dichter geführt werden, weil es an Lokomotivführern, Wagenmaterial oder auf dichtbefahrenen Strecken an der genügenden Schienenkapazität fehlt. Die entsprechenden Verbesserungen der Leistungsfähigkeit sind eingeleitet, indem insbesondere die Neubaustrecken für die Bahn 2000 und die beiden Alpen-Basistunnels am Gotthard und am Lötschberg verwirklicht werden sollen. Mit diesem (Jahrhundert-) Bauprogramm werden die Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs, aber auch die Bauwirtschaft und weitere Teile unserer Volkswirtschaft in den nächsten Jahren intensiv beansprucht, sodass zusätzliche Aufgaben nicht ohne weiteres übernommen werden können.

Insbesondere für das Baugewerbe hätte eine weitergehende Inanspruchnahme für Verkehrsausbauten, das heisst zusätzlich zu den Projekten "Bahn 2000" und Neat sowie zum Endausbau des Nationalstrassennetzes, eine Ueberforderung der vorhandenen Kapazitäten und somit letztlich eine unerwünschte, zeitlich begrenzte Aufblähung zur Folge.

Fazit: Die LdU-Initiative verlangt eine übertriebene zusätzliche Förderung des öffentlichen Verkehrs, für die weder Zeit, Geld noch Boden in genügendem Mass vorhanden sind.

Die Gegner der LdU-Initiative "zur Förderung des öffentlichen Verkehrs" sind dafür, dass die beabsichtigten und eingeleiteten Vorhaben zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs verwirklicht und die entsprechende Finanzmittel aufgebracht werden. Sie sind aber dagegen, dass darüber hinaus von Bund und Kantonen zusätzliche Massnahmen für den öffentlichen Verkehr im Sinne der Initiative verlangt werden, die den Rahmen der finanziellen, zeitlichen und räumlichen Möglichkeiten bei weitem sprengen.

3. Noch mehr Steuern und Verbote für die Automobilen: Die LdU-Initiative will den Strassenverkehr noch stärker schröpfen und beschränken.

- a) *Der Strassenverkehr zahlt schon heute bedeutende Geldmittel an den öffentlichen Verkehr. Die Gewerbetreibenden, die Familien und die Berufstätigen in weniger gut erschlossenen Regionen, wo man auf das Auto angewiesen ist, sollen noch stärker geschröpft werden.*

Die Initiative verlangt, dass mindestens ein Drittel der Treibstoffzollabgaben zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs verwendet wird. Damit würden dem Strassenverkehr jährlich rund 800 Millionen Franken zweckgebundene Treibstoffzollgelder entzogen.

1988 haben das Schweizervolk und die Mehrheit der Kantone einen Verfassungsartikel (Vorlage über die Koordinierte Verkehrspolitik KVP) abgelehnt, mit dem der Finanzausgleich zwischen dem Strassenverkehr und dem öffentlichen Verkehr hätte eingeführt werden sollen. Knapp drei Jahre nach der klaren Ablehnung dieser Regelung verlangt die LdU-Initiative eine noch stärkere und sturere staatliche Umverteilung der Mittel der Automobilisten in den öffentlichen Verkehr. Das ist politische Zwängerei und Missachtung des Volkswillens. Die Zeche zu bezahlen hätten somit diejenigen, die auch in Zukunft auf ihr Auto angewiesen sind: nämlich die Gewerbetreibenden, die Berufstätigen und die Bewohner von Regionen mit schlechtem Anschluss an den öffentlichen Verkehr oder die Familien, die ihre Transportbedürfnisse oftmals gar nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigen können.

Der Strassenverkehr zahlt heute schon grosse Beiträge an den öffentlichen Verkehr, vorallem dort, wo es für beide Verkehrsträger gemeinsam von Nutzen ist (z.B. für den Huckepack- und Kombiverkehr, für den Agglomerationsverkehr, für den Bau von Anschlussgeleisen, für die Aufhebung von Bahnübergängen usw.; vgl. Anhang). Diese Regelung ist aufgrund von Artikel 36ter Bundesverfassung möglich; sie hat sich bewährt und erlaubt auch eine namhafte Mitfinanzierung aus Strassengeldern bei künftigen Bauvorhaben für den öffentlichen Verkehr (z.B. für den Bau der neuen Eisenbahn-Alpentransversalen). Die Gegner der LdU-Initiative sind bereit, im Rahmen von Artikel 36ter BV an die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs beizutragen. Es darf aber nicht soweit kommen, dass der Strassenverkehr zur "Milchkuh" des öffentlichen Verkehrs gemacht wird.

Der Beitrag der zweckgebundenen Treibstoffzollgelder an den öffentlichen Verkehr erreichte im Jahr 1989 über 150 Millionen Franken. Gemäss Finanzplan haben diese Beiträge stark steigende Tendenz. Das Treibstoffzollgesetz wird zunehmend ausgehöhlt.

Die Fiskalbelastung beträgt zurzeit pro Liter bleifreies Benzin 57,46 Rappen, beim Superbenzin 66,01 Rappen und beim Dieselöl 63,97 Rappen; dies ist rund die Hälfte des Preises, der an den Tankstellen für den Treibstoff bezahlt werden muss.

Der motorisierte Strassenverkehr bringt dem Bund jährliche Einnahmen in der Höhe von total über 4'500 Millionen Franken (vgl. Anhang). Davon ist lediglich rund die Hälfte zweckgebunden im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr zu verwenden. Die andere Hälfte geht bereits heute in die allgemeine Bundeskasse. Somit verschaffen die Automobilisten dem Bund jedes Jahr finanzielle Mittel in der Grössenordnung, wie er sie zur Förderung des öffentlichen Verkehrs pro Jahr ausgibt. Das ist genug!

b) *Der Endausbau des Nationalstrassennetzes und die Verbesserungen an den Hauptstrassen werden gefährdet.*

Mit der verlangten Lockerung der Zweckbindung für die Treibstoffzollabgaben würden dem Strassenverkehr jährlich rund 800 Millionen Franken entzogen. Diese Zweckänderung der Treibstoffgelder stellt die künftige Finanzierung der Strassen in Frage. Konkret wird damit vorallem die Fertigstellung des Autobahnnetzes gefährdet, obwohl sich das Schweizer Volk erst kürzlich mit grosser Mehrheit für diese Fertigstellung ausgesprochen hat. Das ist eine Missachtung des Volkswillens. Ebenso bei den Verbesserungen an den Hauptstrassen (z.B. bei Dorfumfahrungen, Entlastungsstrassen usw.) müsste mit zusätzlichen Verzögerungen gerechnet werden, weil die erforderlichen finanziellen Mittel aus den Treibstoffzöllen nicht mehr genügend vorhanden wären.

Folge der willkürlichen Zweckentfremdung der Strassengelder wäre schliesslich auch, dass die Steuern auf dem Benzin und dem Dieselöl in naher Zukunft zusätzlich erhöht werden müssten, damit weiterhin genügend Mittel für den Unterhalt und die Erneuerung des bestehenden Strassennetzes sowie für die Arbeiten zur dringend notwendigen Schliessung der bestehenden Autobahnücken bereitgestellt werden können. Dies kommt einem einseitigen Griff in die Portemonnaies der Automobilisten gleich und ist eine klare Missachtung des Verursacherprinzips.

c) *Im Bereich des Güterverkehrs wird der Grundsatz der freien Wahl der Verkehrsmittel verletzt und die Handels- und Gewerbefreiheit willkürlich beschränkt.*

Die Initiative verlangt vom Bund zusätzliche Eingriffe in das Verkehrswesen, damit der Güterverkehr auf die Schiene gezwungen werden kann. Solche Zwangsmassnahmen verletzen den bewährten Grundsatz der freien Wahl der Verkehrsmittel. Es ist nicht einzusehen, warum der Entscheid über die Wahl des Verkehrsmittels künftig dem Staat, das heisst den Beamten übertragen werden soll. Solche zusätzlichen Bundeskompetenzen, wie sie die LdU-Initiative vorsehen, beabsichtigen willkürliche Eingriffe des Staates in einem wichtigen Bereich unserer freiheitlichen Wirtschaftsordnung. Sie sind deshalb abzulehnen.

Die geforderten Massnahmen, damit der Gütertransitverkehr vorwiegend auf der Schiene erfolgt, stehen in keinem Verhältnis zur Güterverkehrsmenge, die in der Schweiz auf Schiene und Strasse transportiert wird: Der Hauptanteil der in der Schweiz transportierten Gütermenge erfolgt mit 89,6 Prozent im Binnenverkehr, während auf die Ein- und Ausfuhr von Gütern 7,2 Prozent und auf den Gütertransit sogar lediglich 3,2 Prozent entfallen. Der An-

teil des Strassentransits macht bescheidene 0,3 Prozent der in der Schweiz gesamthaft auf Strasse und Schiene transportierten Güterverkehrsmenge aus. Gemessen an der gesamten Transitmenge, die auf Schienen, Strassen und Pipelines erbracht wird, macht der Anteil der Strassen nur knapp 7 Prozent aus.

Mit ihren masslos übertriebenen Forderungen schafft die Initiative die Gefahr, das Verhältnis der Schweiz zum Ausland (EG) zu verschlechtern. Die EG, die im Bereich des Verkehrs nach grösserer Freiheit bestrebt ist, wird sich nicht ohne weiteres mit Zwangsmassnahmen beim Gütertransit durch die Schweiz 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 fordert ausserdem die vermehrte Verlagerung des Güterfernverkehrs auf die Schiene. Unter schweizerischen Verhältnissen kann im Bereich des Inlandverkehrs nicht ernsthaft von "Güterfernverkehr" gesprochen werden. Ebenso abwegig ist bei schweizerischen Distanzen, den grenzüberschreitenden Güterverkehr von und zu Orten in der Schweiz als "Fernverkehr" zu bezeichnen. Diese Güterverkehrsströme innerhalb der Schweiz von der Strasse auf die Schiene zu zwingen, führt zu unnötigen Erschwernissen in der Güterversorgung aller Landesteile und zu riesigen Nachteilen für die Wirtschaft allgemein.

Fazit: Die LdU-Initiative führt wegen ihrer einseitigen Eingriffe zulasten der Automobilisten und des Strassenverkehrs zu einem neuen Aufflackern des Grabenkampfes zwischen dem öffentlichen und privaten Verkehr, den es zu vermeiden gilt. Das Schweizer Volk hat sich in den letzten Jahren klar für Verbesserungen beim öffentlichen Verkehr und für einen leistungsfähigen Strassenverkehr ausgesprochen. Allein mit diesem gemeinsamen Vorgehen werden wir in der Lage sein, die wachsenden Verkehrsbedürfnisse unserer Gesellschaft und Wirtschaft zur Zufriedenheit aller bewältigen zu können. Die LdU-Initiative führt jedoch unweigerlich weg vom "Miteinander" zum schädlichen "Gegeneinander". Diese erneute Polarisierung der Verkehrsträger muss vermieden werden.

IV. Anhanga) Fiskalleistungen des Strassenverkehrs und deren Verwendung

(1989; in Millionen Franken)

Abgaben auf Treibstoffen	
- Grundzoll (davon 50 % zweckgeb. für Strasse)	1'283,0
- Zollzuschlag (davon 100 % zweckgeb. f. Strasse)	1'660,5
- WUST	361,2)*
- Gebühren/Bezugsprovisionen	46,7)*
Abgaben auf Fahrzeugen und Zubehör	
- Zölle (inkl. Gebühren)	275,6
- WUST	590,0)*
Strassenbenützungsabgaben	
- Autobahnvignette	183,6
- Schwerverkehrsabgabe	130,0
	<hr/>
Einnahmen des Bundes	4'530,6
- davon gehen in die allgemeine Bundeskasse:	2'228,6
- davon wird für den Verkehr eingesetzt:	2'302,0
- Verwaltung und Forschung	13,5
- Nationalstrassen und Unterhalt	1'281,2
- Hauptstrassen	175,0
- Niveauübergänge und Verkehrstrennung	72,9
- Bahnhofparkplätze	5,5
- Umwelt- und Landschaftsschutz	109,8
- Schutz vor Naturgewalten	36,5
- Huckepack und Autoverlad	83,1
- allg. Strassenbeiträge/Finanzausgleich Kantone	414,2
- Kantone mit internationalen Alpenstrassen und Kantone ohne Nationalstrassen	19,9
- Rückstellungen	90,4

Quelle: Staatsrechnung 1989

)* = Schätzungen

b) Text LdU-Initiative "zur Förderung des öffentlichen Verkehrs"

Die Bundesverfassung wird wie folgt ergänzt:

Art. 26 Abs. 2-5 (neu)

² Der Bund fördert den öffentlichen Verkehr, insbesondere auf der Schiene. Er stellt die ausreichende Erschliessung des ganzen Landes mit zweckmässigen öffentlichen Verkehrsmitteln durch die Finanzierung eines Basisangebots an Fahrmöglichkeiten sicher.

³ Um Leistungsfähigkeit und Leistungsangebot im Personen- und Güterverkehr zu erhalten und auszubauen, fördert der Bund insbesondere:

- a. die Schaffung einer leistungsfähigen Infrastruktur;
- b. dichte Fahrpläne und günstige Tarife;
- c. die Erschliessung von Berg- und Randgebieten und deren Anschlüsse;
- d. den Tarifverbund in dafür geeigneten Regionen;
- e. den kombinierten Verkehr Schiene-Strasse;
- f. den Bau von Anschlussgeleisen für den Güterverkehr.

⁴ Die Kantone sorgen für weitergehende Leistungen.

⁵ Der Bund trifft Massnahmen, damit der Gütertransitverkehr vorwiegend auf der Schiene erfolgt, und unterstützt Bestrebungen, den Güterfernverkehr auf die Schiene zu verlagern.

Übergangsbestimmungen Art. 19 (neu)

¹ Bis zum Inkrafttreten von Verfassungsbestimmungen für eine koordinierte Verkehrspolitik mit einem Verkehrsfonds sind für die Finanzierung der Aufgaben nach Artikel 26 Absätze 2, 3 und 5 zusätzlich zu den bisher geleisteten Bundesbeiträgen für die Aufrechterhaltung des Betriebs und die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen mindestens je ein Drittel des Zollzuschlags auf Treibstoffen und des Reinertrags des Treibstoffzolls nach Artikel 36^{ter} einzusetzen.

² Der Einsatz dieser Mittel erfolgt so früh als möglich, aber spätestens im zweiten Jahr nach Annahme von Artikel 26 Absätze 2-5.

³ Artikel 36^{ter} Absatz 1 erster Satz der Bundesverfassung wird für die Zeit bis zum Inkrafttreten von Verfassungsbestimmungen für eine koordinierte Verkehrspolitik mit einem Verkehrsfonds wie folgt geändert:

Art. 36^{ter} Abs. 1 erster Satz

¹ Der Bund verwendet einen Drittel des Reinertrages des Treibstoffzolls und zwei Drittel eines Zollzuschlages wie folgt für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr:

...