

Komitee zur Förderung
des öffentlichen Verkehrs
c/o LdU
Postfach 7075
3001 Bern

Tel. 031 26 16 36

An die schweizerischen
Medien

Bern, 16. Januar 1991
Kch

Pressekonferenz zur Volksinitiative zur Förderung des öffentlichen Verkehrs

Sehr geehrte Damen und Herren

Das Komitee zur Förderung des öffentlichen Verkehrs lädt Sie zu einer Pressekonferenz am 1. Februar 1991 um 09.30 Uhr im Bahnhofbuffet Bern, Saal Gottardo, ein.

Frau Nationalrätin Irène Gardiol (GPS)
Herr Nationalrat Silvio Bircher (SPS) und
Herr Nationalrat Franz Jaeger (LdU)

werden ihre Unterstützung der Volksinitiative zur Förderung des öffentlichen Verkehrs erläutern.

Mit freundlichen Grüßen
Komitee zur Förderung des
öffentlichen Verkehrs



Rudolf Hofer, Sekretär

Beilage: "Die Volksinitiative zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (SBB-Initiative)"

Komitee zur Förderung des öffentlichen Verkehrs

c/o Landesring der Unabhängigen
Postfach 7075
3001 Bern
Tel.: 031/26 16 36
031/61 99 51

Die Volksinitiative zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (SBB-INITIATIVE)

1. Das Ziel der Initiative

Die Volksinitiative will den Bund verpflichten, sich mit wirksamen Massnahmen den öffentlichen Verkehr und vor allem den Schienenverkehr zu fördern. Die Mittel dazu sollen durch einen Anteil an den Treibstoffabgaben beschafft werden.

Während Jahrzehnten bedeutete Verkehrspolitik in der Schweiz vor allem Strassenbau. Nun sollen der öffentliche Verkehr und der Schienenverkehr aufholen können. Nur durch einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr kann die Mobilität unserer Gesellschaft in einer umweltverträglichen Weise gelöst werden.

Die Initiative erlangt ihre besondere Bedeutung durch die Forderungen der Europäischen Gemeinschaft (EG) nach einer Steigerung der Transportkapazitäten im Transitverkehr. Diese Wünsche können vernünftigerweise nicht durch zusätzliche Strassenbauten erfüllt werden.

Der Bundesrat hat grosse Pläne für den Schienenverkehr: BAHN 2000, Neue-Eisenbahn-Alpen-Transversale. Die Finanzierung dieser an sich berechtigten Projekte ist aber bisher nicht sichergestellt. Mit der Initiative wird eine Finanzquelle erschlossen, ohne dass Steuern oder Abgaben erhöht würden.

Die Initiative sieht - mit einer Ausnahme beim Gütertransitverkehr - keine Zwangsmassnahmen vor. Der öffentliche Verkehr soll so attraktiv gemacht werden, dass er freiwillig benützt wird.

2. Der Initiativtext

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 Anschlussgleisen 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.

Uebergangsbestimmungen 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 Ausnahme 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 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:

3. Die Ziele der Initiative im Detail

Die gegenwärtige Umweltsituation (Waldsterben, Luft- und Lärmbelastung durch den Privatverkehr, Landverschleiss durch Strassenbau, etc.) erfordert eine kräftige und nachhaltige Förderung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz.

Die Förderung des öffentlichen Verkehrs ist im Interesse einer langfristigen Sicherstellung der Erschliessung des Landes notwendig und muss zur dauernden Bundesaufgabe werden. Die gegenwärtigen Bestrebungen des grössten schweizerischen Unternehmens des öffentlichen Verkehrs, der SBB, gehen in die falsche Richtung, nämlich in Richtung Leistungsabbau: Aufhebung schwach frequentierter Züge, Abbau beim Stückgutverkehr. Und dies alles bei weiter steigenden Fahrpreisen!

3.1 Ziele

Die Eidgenössische Volksinitiative zur Förderung des öffentlichen Verkehrs will folgendes:

- Aktive Förderung des öffentlichen Verkehrs durch den Bund. Gefördert wird sowohl der Schienenverkehr (Eisenbahnen) als auch der strassengebundene öffentliche Verkehr (konzessionierte Busbetriebe, inklusive PTT-Reisepost, etc.)
- Die "Basiserschliessung" des ganzen Landes mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird durch den Bund sichergestellt. Besonders berücksichtigt werden müssen die Berggebiete und abgelegene Regionen. Aber auch städtische Gebiete sind gut zu erschliessen, damit die wirtschaftliche Entwicklung gewährleistet werden kann.
- Für die Basiserschliessung stellt der Bund eine leistungsfähige Infrastruktur sicher, insbesondere für die Eisenbahnen. Das heutige Netz stammt mit wenigen Ausnahmen immer noch aus dem letzten Jahrhundert!
- Dichte, aufeinander abgestimmte Fahrpläne mit kleinen Wartezeiten bei Umsteigebeziehungen sind das Rückgrat eines guten öffentlichen Verkehrs. Der Bund fördert diese Massnahme.
- Zu einem guten Fahrplanangebot gehören aber auch vertretbare und günstige Tarife. Die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel wird gefördert durch umweltgerechte, familienfreundliche, konkurrenzfähige und attraktive Fahrpreise.
- In städtischen Regionen ist der Tarifverbund eines der wirksamsten Mittel, das Umsteigen der Pendler und Besucher von der Strasse auf die Schiene zu fördern. Damit alle Verkehrsmittel

mitmachen, also auch die SBB, bedarf es auch hier eines Bundesauftrages.

- Im Sinne des Gesamtverkehrs - Mit- statt Gegeneinander - spielt der kombinierte Verkehr eine entscheidende Rolle. Beim Personenverkehr fallen vor allem folgende Transportarten darunter: Autoverlad durch die Alpentunnel, Autoreisezüge über grosse Distanzen, u.a. ins Ausland mit Verladebahnhöfen in der Schweiz.
- Auch beim Güterverkehr hat der Bund eine aktive Förderungsrolle zu übernehmen, wobei hier vor allem der Schienenverkehr gefördert werden muss, weil er umweltfreundlich, energiesparend und wirtschaftlich ist. Die Basiserschliessung stellt der Bund sicher.
- Die wohl wichtigste Förderungsmaßnahme ist der Bau von Güteranschlussgleisen zu Industriebetrieben. Firmen, die über Anschlussgleise verfügen, benützen diese auch für den Wagenladungsverkehr. Zum guten Funktionieren sollten möglichst viele Betriebe über Anschlussgleise verfügen, um die Strassen wirksam entlasten zu können.
- Im kombinierten Güterverkehr werden der Huckepackverkehr (auf die Bahn verladene Lastwagen oder Wechselbrücken) und der Containertransport auf der Schiene gefördert. Zur weiteren Beförderung von Gütern aller Art sind geeignete Umladestellen und -anlagen Strasse/Schiene an Bahnhöfen oder anderen Standorten zu erstellen (z.B. für flüssige Brenn- und Treibstoffe, Aushub, Kehricht und -schlacke, Baumaterialien, etc.) Zum kombinierten Güterverkehr gehört auch der Stückgutverkehr. Möglichst viel soll auf der Schiene transportiert werden.
- Niemand (ausser den ausländischen Transportunternehmern) kann am Strassengütertransitverkehr Interesse haben, am wenigsten die Anwohner der Transitautobahnen; dieser bringt ja ausser Lärm, Gestank, verstopften Strassen und den hohen Reparaturkosten der Strassen nichts.
Der Bund ist dafür verantwortlich, dass der Gütertransitverkehr vorwiegend auf der Schiene erfolgt: Huckepackverkehr zu günstigeren Preisen als für die Selbstfahrt, Beibehaltung der restriktiven Höchstgewichte.

3.2 Finanzierung der Massnahmen

Damit die Förderung des öffentlichen Verkehrs nicht nur Lippenbekenntnis bleibt, ist auch die Finanzierung zu sichern. Zusätzlich zu den bisher geleisteten Beiträgen für den Betrieb der Bahnen und konzessionierten Buslinien soll auch ein Drittel der zweckgebundenen Treibstoffzolleinnahmen des Bundes für die Förderung des öffentlichen Verkehrs verwendet werden.

Auswirkung der Uebergangsbestimmung in finanzieller Hinsicht:

Ertrag an zweckgebundenen Treibstoffzöllen: (Grundzoll)	1'220 Mio/Jahr
Ertrag an Zollzuschlägen auf Treibstoffen: (zweckgebunden)	1'610 Mio/Jahr
Total zweckgebundener Treibstoffzölle:	2'830 Mio/Jahr =====
1/3 der zweckgebundenen Treibstoffzölle für Förderung des öffentlichen Verkehrs gemäss Volksinitiative:	
(gemäss Voranschlag 1989)	943 Mio/Jahr =====

(Zahlen aus der Botschaft über die Volksinitiative "zur Förderung des öffentlichen Verkehrs" vom 13.2.1989)

4. Wo liegen die Probleme?

4.1 Bund vernachlässigt wichtigsten ö.V-Sektor, den Agglomerations- und Nahverkehr

Unter "Agglomerations- oder Nahverkehr" versteht man denjenigen Verkehr, der sich in den dichtbesiedelten, städtischen Gebieten abwickelt. Gerade in diesen Gebieten macht sich der Strassenverkehr unangenehm bemerkbar. Dort hat die Luftverschmutzung die zulässige Grenze längst überschritten, vom Lärm gar nicht zu reden.

In diesen Gebieten ist der öffentliche Verkehr mit Vordringlichkeit auszubauen. Aber gerade hier will sich der Bund nicht beteiligen. Seit Jahren wehrt er sich mit Händen und Füßen gegen jede finanzielle Beteiligung; ausser in den wenigen Fällen, in welchen zufälligerweise eine Privatbahn einen namhaften Anteil am öffentlichen Verkehr hat, wie z.B. in Bern der "Regionalverkehr Bern-Solothurn", in Basel die Baselland-Transport AG etc. In allen übrigen Fällen werden die Städte vom Bund vollkommen im Stich gelassen.

4.2 Konkrete andere Massnahmen:

- Verbesserung des Fahrplanangebotes, d.h. Ausbau des Taktfahrplanes durch:
- Halbstundentakt auf den Hauptlinien, vorallem für den Geschäftsverkehr werktags.
- Beseitigen der Unregelmässigkeiten und Lücken im Taktfahrplan. Zusätzliche Direktverbindungen, d.h. weniger Umsteigen, evtl. durch Trennen bzw. Kuppeln von Zügen an Verzweigsbahnhöfen.
- Verbesserte Verbindungen in die Erholungsgebiete des Sommer und Wintertourismus, vor allem an den Wochenenden, z.B. Sonderzüge mit Sammelfunktion in der Agglomeration und Fahrt ohne Halt ins Erholungsgebiet.
- Nötig sind aber auch flankierende Massnahmen in den Erholungsgebieten (lokaler öffentlicher Verkehrsbetrieb mit Anschluss der Bergbahnen, evtl. spezieller Pendelbus Bahnhof-Talstation-Bergbahn, Einschränkung des Motorfahrzeugverkehrs, z.B. verkehrsfreie Ferienorte, Parkierungsbeschränkung)

Beseitigen der Kapazitätsengpässe im Bahnnetz (Strecken und Bahnhöfe und beim Rollmaterial.

Verkürzung der Gesamtzeit durch:

Einführung von Anschlussspinnen (analog Zürich-HB) in anderen Knotenbahnhöfen zur Verbesserung der Anschlüsse beim Uebergang Regionalverkehr/Fernverkehr und beim Umsteigen Fernverkehr/Fernverkehr.

Verbesserung des Komforts durch:

- Rollmaterial mit hohem Sitzkomfort, guter Lärmdämmung und Lüftung sowie diversen Serviceeinrichtungen (Restaurant oder Bar, Telefon, Kiosk etc.)
- Bequemer Personenzugang (Rolltreppen, Rampen) und Wetterschutz. Bequemer Einstieg (höhere Perronkanten, mindestens 55 cm ab Perronkante)
- Verbesserung der Dienstleistungen, z.B. Einführung der EDV für Billets und Reservationen, alternative Biletbezugsmöglichkeiten bei unbedienten Haltestellen (z.B. Post), Reisegepäckservice Haus-zu-Haus.

Auch die Massnahmen zur Verbesserung des Regionalverkehrs und der Zubringer zur Bahn, kommen zum Teil dem Fernverkehr zugute.

Internationaler Verkehr

Häufigere, raschere und bequemere Verbindungen in die Grossstädte (z.B. Paris, Stuttgart, Frankfurt, München und Mailand, als Alternative zum Flug- und Autoverkehr für Geschäftsfahrten und Tourismus.

An Projekten für ländliche Gebiete fehlt es nicht:

- Neuer Tunnel Einsiedeln-Altmet/Rothenthurm mit neuem Durchgangsbahnhof Einsiedeln
- Verlängerung des Chemin de fer du Jura Glovelier-Delémont
- Ausbau des Busnetzes in allen Gebieten
- Ausbau der Bahnhöfe durch:
 - Verbesserung der Zugänge, behindertengerechte Höhenüberwindungen (Rampen, Lifte anstelle von nur Treppen)
 - Anhebung der Perronkanten (mind. auf 55 cm ab Schienenoberkante)
 - Wetterschutz
 - Verbesserung der Sicherheitsanlagen

4.3 Tarifmassnahmen und Tarifverbände

Aus einer Umfrage der Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich zur Beliebtheit der sogenannten Regenbogenkarte (Zürcher Umweltschutz-Abonnement) stehen drei Argumente deutlich im Vordergrund:

1. Möglichkeit, jederzeit die Verkehrsbetriebe zu benutzen, ohne ein Billet lösen zu müssen.
2. Umweltgedanken
3. Preis

Die Frage, ob und wie weit die Benützung des öffentlichen Verkehrsmittels auch über den Preis gefördert werden könne, war insbesondere bei der Einführung des U-Abos sehr umstritten. Heute wissen wir, dass 61% der befragten Regenbogenkartenbenützer angeben, auch wegen der Preisgünstigkeit mit der Regenbogenkarte zu fahren. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass auch eine im Auftrag des Tages-Anzeigers gemachte Umfrage in Zürich ergeben hat, dass 93% aller Befragten "allgemein billigere Abonnemente" für eine nützliche, 61% davon sogar für eine sehr nützliche Massnahme zur Förderung des öffentlichen Verkehrs halten.

- Diese von verschiedenen Kreisen (vor allem FdP und SVP sowie CVP) immer wieder bestrittene Binsenwahrheit ist nun eindeutig belegt. (Ist ja auch schon vom Marktverhalten des Menschen erklärbar).

Die Initiative will mit gezielten und massiven Verbilligungsbeiträgen helfen, dass der öffentliche Verkehr preislich wieder attraktiv wird.

In allen geeigneten städtischen Gebieten sollen Tarifverbände oder Tarifgemeinschaften gebildet werden. Diese sollen vom Bund unterstützt werden.

4.4 Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, ohne neue Belastung des Bundes resp. des Steuerzahlers

Die Worte des Bundesrates zur Förderung des öffentlichen Verkehrs sind sehr schön, allein die Finanzierung ist nicht gelöst. Bei der "Bahn 2000" ist der Bundesrat der Meinung, die Milliarden für die "Bahn 2000" müssten von den SBB "erwirtschaftet" werden. (Gleiches verlangt der Bund aber von den Strassen nicht). Oder dann stellte der Bundesrat in Aussicht, für die Finanzierung der Massnahmen müssten höhere Benzinpreise oder neue Verkehrssteuern ins Auge gefasst werden.

Diesen Ansichten widersetzt sich der LdU konsequent. Die Geldmittel sind heute bereits vorhanden, sie müssen nur anders genutzt werden.

Treibstoffmilliarden nutzbringender einsetzen

Mit der Neuregelung der Treibstoffzölle ist eine unheilvolle Entwicklung vorprogrammiert: Die Nationalstrassen sind bald fertig erstellt. Für die Nationalstrassen werden also ausser für den Unterhalt keine Mittel mehr benötigt, trotzdem sprudeln die Einnahmen munter weiter. "Dank" der Zweckgebundenheit der Treibstoffzölle müssen also weiter Strassen gebaut werden: wenn nicht Nationalstrassen, so halt Kantonsstrassen. Die Kantone freuen sich natürlich über diesen Finanzsegen und bereiten Riesenstrassen-Bauprogramme vor. Bereits sind einige der unsinnigen Projekte bekannt geworden: Ein Seetunnel für Rapperswil beispielsweise. Wir Schweizer werden noch Wunder erleben, welche Strassen in den nächsten Jahren erstellt werden sollen!!

Dieser ungewollten Entwicklung will die LdU-Initiative Einhalt gebieten: Mindestens ein Drittel der jährlichen Treibstoffzollein-

- nahmen sollen für die Finanzierung der Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs eingesetzt werden.

5. Treibstoffgelder für den öffentlichen Verkehr: Im Ausland längst gang und gäbe

5.1 Deutschland

Einer der herausstechenden Unterschiede in der Verkehrspolitik zwischen der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland: Auch in der BRD ist der öffentliche Verkehr in den Städten grundsätzlich Gemeindesache, der Bund beteiligt sich jedoch mit erheblichen Mitteln.

Das finanzielle Engagement des Bundes in der BRD am öffentlichen Nahverkehr ist der eine Unterschied: Der zweite: Die deutschen Autofahrer leisten ebenfalls einen Beitrag, und zwar 3 Pfennig pro Liter Benzin, während 3 weitere Pfennige dem Strassenbau in den Gemeinden zufließen. Eine ähnliche Lösung wird in der Schweiz von den Automobilverbänden vehement bekämpft, wie das Beispiel der Neuregelung der Treibstoffzölle zeigte.

Auch in der BRD betrug der Anteil des öffentlichen Verkehrs anfang der 50er Jahre noch rund 70 Prozent am gesamten Personenverkehr. Mit der rasanten Motorisierung ging er dann jedoch (wie bei uns) stetig zurück: Bereits 1955 teilten sich öffentlicher und privater Verkehr je zur Hälfte, seit anfang der 70er Jahre hat sich der Anteil des öffentlichen Verkehrs bei rund 20 Prozent stabilisiert. Im städtischen Nahverkehr ist der Anteil mit 23 Prozent der gefahrenen Kilometer noch etwas höher.

Bisher 30 Milliarden Mark

Das liegt daran, dass sich eine Expertenkommission bereits vor 19 Jahren Gedanken über die unsinnige Verkehrsentwicklung machte. Ein Bericht stellte schon damals fest, dass nur mit massiven Investitionen die Situation verändert (und verbessert) werden könne. Auf diese Expertenkommission geht auch das finanzielle Engagement des Bundes im Nahverkehr zurück:

Aus den damals beschlossenen 3 Pfennig Mineralölsteuer wurden seither Vorhaben von etwa 30 Milliarden Mark für den öffentlichen Verkehr finanziert.

• 5.2 Oesterreich seit 1976 üblich

Das Oesterreichische Bundesgesetz vom 31. März 1976, mit dem eine Bundeskraftfahrzeugsteuer eingeführt und andere Massnahmen getroffen worden, bestimmt folgendes:

§ 4. Die Bundeskraftfahrzeugsteuer ist eine ausschliessliche Bundesabgabe und wird von den für die Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Finanzämtern erhoben. Der Ertrag der Bundeskraftfahrzeugsteuer ist für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs zu verwenden.

Also auch in Oesterreich nichts Neues.

5.3 Einsatz von Treibstoffzöllen des öffentlichen Verkehrs wird auch in der Schweiz akzeptiert.

Der Tages-Anzeiger belegte im September 1985 in seiner Umfrage im "Millionen-Zürich", dass der Einsatz von Treibstoffgeldern zugunsten des öffentlichen Verkehrs durchaus akzeptiert wird. Selbst von den "autofreundlichsten" Befragten waren 35 Prozent dafür. Von den "ö.V.-freundlichsten" dagegen 67 Prozent. Von den Indifferenten waren es 41 resp. 51 Prozent. Auf die Frage, ob die Benutzer der ö.V. selber (über höhere Fahrpreise) für die Kosten des Ausbaues aufzukommen hätten, antworteten selbst von den "autofreundlichsten" nur gerade 9 Prozent, von den "ö.V.-freundlichsten" nur 3 Prozent.

6. Argumente und Gegenargumente

6.1 Rennt die Initiative offene Türen ein?

Der Initiative wird vorgeworfen, sie renne offene Türen ein. Vieles, was sie verlange, werde ohnehin schon getan.

Es stimmt, in den letzten Jahren hat der Bund seine Verantwortung für den öffentlichen Verkehr stärker wahrgenommen als in den Jahrzehnten vorher. Dies war aber auch dringend nötig.

Die Initiative bringt aber eine rechtliche Verpflichtung zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Es hängt also nicht mehr von der Laune der jeweiligen Parlamentsmehrheit ab, ob die nötigen Massnahmen ergriffen werden oder nicht. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs ist aber eine langfristige Aufgabe. Deshalb muss für den Bund auch eine klare Verpflichtung geschaffen werden.

Die Initiative stellt nicht nur Forderungen auf, sondern sorgt auch für die Finanzierung. Von schönen Absichtserklärungen kann der öffentliche Verkehr nicht existieren.

Die Tarifierhöhung der SBB in diesem Jahr zeigt, dass es an Geld fehlt. Die Initiative rennt also keineswegs offene Türen ein, sondern sorgt dafür, dass die Tarife nicht ständig erhöht werden müssen.

6.2 Die Initiative stützt sich auf die abgelehnte Gesamtverkehrskonzeption

Die Initiative erwähnt die Gesamtverkehrskonzeption (GVK) in den Uebergangsbestimmungen. Dies war nötig, weil zur Zeit der Unterschriftensammlung der Entscheid über die GVK noch nicht gefallen war. Die Initiative setzt aber die GVK keineswegs voraus. Im Gegenteil, die Uebergangsbestimmung kommt nur deshalb voll zum Tragen, weil die GVK abgelehnt wurde.

Es wird der Initiative vorgeworfen, sie gehe weiter als die abgelehnte GVK und sei deshalb zu radikal.

Dieser Vorwurf berührt seltsam, wenn zugleich behauptet wird, die Initiative renne offene Türen ein und schreibe nur die jetzige Politik fest. Die GVK wurde in erster Linie abgelehnt, weil dem Volk total unklar war, was hier beschlossen werden sollte. Im Gegensatz zur GVK sieht die Initiative keine generelle Möglichkeit zur Abweichung von der Handels- und Gewerbefreiheit und damit von der freien Wahl der Verkehrsmittel vor.

6.3 Die Initiative sei ein Raubzug auf die Automobilisten

Es ist unbestritten, dass die Initiative Treibstoffgelder für den öffentlichen Verkehr verwenden will. Dies bedeutet aber nicht, dass die Automobilisten mehr bezahlen.

Die Initiative liegt überdies auch im Interesse der Automobilisten, denn die Strassen werden vom Schwerverkehr (Güterverkehr) entlastet. Es sind wieder einmal die Transportunternehmer, die den Durchschnittsautomobilisten für ihre geschäftlichen Interessen einspannen wollen.

• 6.4 Die Initiative sei unklar

Im Parlament wurde der Initiative vorgeworfen, sie sei unklar. Es stimmt natürlich, dass einzelne Begriffe (wie z. B. "Basisangebot") im Gesetz näher definiert werden müssen. Dies ist aber selbstverständlich. Kaum eine Verfassungsbestimmung kommt ohne solche Konkretisierungen in einem Gesetz aus.

Der Vorwurf wird aber endgültig dann lächerlich, wenn man sich den jetzigen Verfassungstext (Art. 26) anschaut:

"Die Gesetzgebung über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen ist Bundessache."

In Wirklichkeit bringt die Initiative mehr Klarheit in die Verfassung, weil sie nämlich sagt, in welcher Richtung der Bund von seiner Kompetenz Gebrauch machen soll.

8. 1. 1991rh