

Schweizerisches Komitee  
gegen eine angeblich koordinierte Verkehrspolitik  
Postfach 2299, 3001 Bern

(10.3.88)

**A R G U M E N T A R I U M**  
-----

zur Eidgenössischen Volksabstimmung  
vom 12. Juni 1988

betr. Verfassungsartikel über die

**KOORDINIERTER VERKEHRSPOLITIK KVP**

### I. Argumente gegen die KVP

1. Der Bund braucht keine neuen Kompetenzen, weil er sie schon hat.
2. Die KVP benachteiligt einseitig den motorisierten Privatverkehr.
3. Der wahre Kern der KVP ist ein weiterer Raubzug auf das Geld der Automobilisten.
4. Anstatt Probleme zu lösen, schafft die KVP neue Konflikte.

## II. Gründe für die Ablehnung der KVP

1. Der Bund braucht keine neuen Kompetenzen, weil er sie schon hat.
  - 1.1. Die wichtigsten Vorhaben der KVP sind bereits verwirklicht oder eingeleitet.
  - 1.2. Die KVP-Vorlage verwischt die Zuständigkeiten von Bund, Kantonen und Gemeinden noch mehr.
  - 1.3. Die KVP-Verkehrsartikel sind unpräzis, unklar und unbestimmt.
2. Die KVP benachteiligt einseitig den motorisierten Privatverkehr.
  - 2.1. Der bewährte Grundsatz der freien Wahl der Verkehrsmittel wird aufgegeben.
  - 2.2. Im Bereich des Güterverkehrs kann die Handels- und Gewerbe-freiheit willkürlich beschränkt werden.
  - 2.3. Eine Begrenzung der Beförderungsdistanz für den Strassengüterverkehr ist unverhältnismässig.
3. Der wahre Kern der KVP ist ein weiterer Raubzug auf das Geld der Automobilisten.
  - 3.1. Die Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsträger wird in der Praxis nur noch vom Motorfahrzeugverkehr verlangt.
  - 3.2. Die Automobilisten sollen noch stärker geschröpft werden.
  - 3.3. Die Zweckbindung der Strassengelder als klare Finanzierungs-basis wird gefährdet.
4. Anstatt Probleme zu lösen, schafft die KVP neue Konflikte.
  - 4.1. Die einseitige Subventionierung des kollektiven Verkehrs auf Schiene und Strasse nützt der Umwelt wenig.
  - 4.2. Die Umsteigewilligkeit wird überschätzt.
  - 4.3. Finanzielle Engpässe sind vorprogrammiert.

### III. Erläuterungen

#### 1. Der Bund braucht keine neuen Kompetenzen, weil er sie schon hat.

##### 1.1. Die wichtigsten Vorhaben der KVP sind bereits verwirklicht oder eingeleitet.

Der bisherigen Verkehrspolitik wird vorgeworfen, dass sie rein sektoriell, das heisst ohne Gesamtschau auf den öffentlichen und privaten Verkehr, betrieben worden sei. Dennoch hat die Schweiz heute ein modernes und leistungsfähiges Strassen- und das bestausgelastete Schienennetz Europas. Die bisherige Verkehrspolitik kann also nicht so schlecht gewesen sein.

Eine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik ist auch ohne die neuen KVP-Verfassungsartikel möglich. Das beweisen die Beschlüsse des Parlamentes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (SBB-Leistungsauftrag 1987, Bahn 2000, Tarifverbilligungen, Neuregelung der Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen für die Privatbahnen, Rahmenkredit für die Privatbahnen usw.). Auch die Autobahnvignette und die Schwerverkehrsabgabe konnten ohne diese neuen Verfassungsartikel eingeführt werden. Die KVP-Verfassungsvorlage ist durch diese Beschlüsse der Eidgenössischen Räte überholt.

##### 1.2. Die KVP-Vorlage verwischt die Zuständigkeiten von Bund, Kantonen und Gemeinden noch mehr.

Die Zuständigkeiten des Bundes auf dem Gebiet des Strassen- und Verkehrswesens sind in folgenden Verfassungsartikeln umschrieben:

- 26 (Eisenbahnen)
- 26bis (Rohrleitungen)
- 36bis (Nationalstrassen)
- 36ter (Verwendung des Treibstoffzolls)
- 37 (Oberaufsicht über Strassen und Brücken von nationalem Interesse)
- 37bis (Automobil- und Fahrradverkehr)
- usw.

In diesen Bestimmungen sind die Zuständigkeiten des Bundes festgelegt, und zwar in sachlicher und fiskalischer Hinsicht. Ausserdem enthalten sie klare und verständliche Grundsätze für die Ausführungsgesetzgebung.

Unter Koordination des Verkehrs verstand die eidgenössische Kommission für die Gesamtverkehrskonzeption (GVK), dass Planung und Ausbau der Verkehrsnetze der verschiedenen Verkehrsträger aufeinander abgestimmt werden sollen. Das ist schon jetzt eine allgemeine Aufgabe des Parlamentes; dazu bedarf es keiner weiteren Verfassungsgrundlage.

Im Bereich des Strassenwesens besteht nach geltendem Recht eine genaue Abgrenzung der Zuständigkeiten zwischen Bund und Kantonen für das Strassennetz und dessen Finanzierung. Der Bund ist finanziell zuständig für die Nationalstrassen und für die von ihm subventionierten Hauptstrassen; die Kantone und Gemeinden sind zuständig für die übrigen Strassen. Diese Ordnung hat sich bewährt.

Die GVK-Kommission und der Bundesrat wollten eine ähnliche Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen Bund und Kantonen auch für den öffentlichen Verkehr einführen. Demnach wäre der Bund zuständig gewesen für das gesamte öffentliche Verkehrsnetz von nationaler Bedeutung, die Kantone aber für die regionalen und lokalen öffentlichen Verkehrsnetze (Verkehrshierarchie). Das Parlament hat diese Neuordnung aber aus finanzpolitischen Gründen abgelehnt.

Damit zementieren die KVP-Verfassungsartikel die unübersichtlichen Zuständigkeiten im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Der Bund wird also weiterhin im Bereich des öffentlichen Regionalverkehrs massgeblich tätig sein, und er kann sich neu auch in die Belange des lokalen Verkehrs einmischen. Damit hat es die KVP-Vorlage verpasst, mit einer Neuverteilung der Aufgaben den Kantonen die sachgemässe Eigenständigkeit im öffentlichen Verkehr sicherzustellen. Die KVP führt somit zu einer weiteren Stärkung des Zentralstaates und gleichzeitig zu einer Schwächung der Kantone und der Gemeinden. Die Zuständigkeitsordnung der KVP für den öffentlichen Verkehr ist wirr.

### 1.3. Die KVP-Verkehrsartikel sind unpräzis, unklar und unbestimmt.

Wie die künftige Verkehrspolitik aufgrund der neuen Bundeskompetenzen ausgestaltet werden soll, liegt noch im Dunkeln. Die neuen KVP-Verkehrsartikel sind unpräzis, unklar und unbestimmt. Erst die Ausführungsgesetzgebung wird zeigen, wie die künftige Verkehrspolitik aussehen wird.

Wie grosszügig die Auslegung von klar formulierten Bestimmungen beim Bund gehandhabt wird, zeigen die Erfahrungen bei der Anwendung des Treibstoffzollgesetzes. In der Dezember-Session 1987 haben die eidgenössischen Räte die Finanzierung von 112 Millionen Franken aus den Treibstoffzollerträgen zur Sanierung der Wälder, insbesondere für Aufforstungen und Lawinerverbauungen, für Waldstrassen und Parzellenzusammenlegungen sowie für Umwelt- und Landschaftsschutzmassnahmen beschlossen. Damit wurde die allgemeine Bundeskasse entlastet, ohne die anteilmässige Mitverursachung des motorisierten Verkehrs nachzuweisen, wie dies im Artikel 26 des Treibstoffzollgesetzes vom 22. März 1985 ausdrücklich verlangt wird.

Das Volk und die Stände sollen mit der Annahme der KVP-Verfassungsartikel "die Katze im Sack" kaufen. Sie tauschen klar umschriebene Bundeskompetenzen gegen "Gummi-Artikel" ein. Denn Bundesrat und Parlament erhalten mit den in Richtung "offene Verfassung" gehenden Verkehrsartikeln einen auf sich selbst ausgestellten Blankocheck. Dem Gesetzgeber werden Tür und Tor für eine willkürliche Auslegung ausschliesslich zu Lasten des privaten Strassenverkehrs geöffnet. Mit der Ablehnung der KVP-Vorlage soll deshalb zum Ausdruck gebracht werden, dass man einer Ausführungsgesetzgebung vorbeugen will, die am Volks- und Ständewillen vorbei entscheidet.

## 2. Die KVP benachteiligt einseitig den motorisierten Privatverkehr.

### 2.1. Der bewährte Grundsatz der freien Wahl der Verkehrsmittel wird aufgegeben.

Der bewährte Grundsatz der freien Wahl der Verkehrsmittel war eine zentrale Forderung der Gesamtverkehrskonzeption GVK. Die mehr politisch als sachlich motivierten Ziele der KVP-Bestimmungen zielen hingegen darauf ab, den privaten Motorfahrzeugverkehr zu beschränken. Denn die Befürworter der KVP-Vorlage verstehen unter dem Begriff "Koordination" den Verzicht auf einen Weiterausbau des Strassennetzes zur Beschränkung des privaten Strassenverkehrs sowie die vorbehaltlose Subventionierung des kollektiven Verkehrs auf Schiene und Strasse. Nach dem bereits beschlossenen Ausbau des öffentlichen Verkehrs wird der Bund alles daran setzen, dass die öffentlichen Verkehrsmittel auch benützt werden müssen. Zwangsmassnahmen gegen den privaten Strassenverkehr sind nicht auszuschliessen. Damit ist die freie Wahl des Verkehrsmittels nicht mehr möglich.

Es ist nicht einzusehen, warum der Entscheid über die Wahl des Verkehrsmittels künftig dem Staat übertragen werden soll. Diese einseitige, kollektivistische Verkehrspolitik bedeutet nichts anderes als einen willkürlichen Eingriff in einem wichtigen Bereich unserer freiheitlichen Wirtschaftsordnung. Daher sind zusätzliche Bundeskompetenzen im Verkehrswesen abzulehnen.

### 2.2. Im Bereich des Güterverkehrs kann die Handels- und Gewerbefreiheit willkürlich beschränkt werden.

Artikel 36ter, Abs. 2 der KVP-Vorlage hat folgenden Wortlaut: "Wenn das Gesamtinteresse es verlangt, kann der Bund auf dem Wege der Gesetzgebung nötigenfalls in Abweichung von der Handels- und Gewerbefreiheit Massnahmen treffen, um die Strassen vom Güterfernverkehr zu entlasten."

Was man unter dem Begriff "Güterfernverkehr" zu verstehen hat, wird nirgends gesagt. (Im Parlament sprach alt-Bundesrat

Schlumpf vom Güterverkehr ab 100 Kilometer Distanz.) So unklar sind die KVP-Verfassungsartikel formuliert.

Unter schweizerischen Verhältnissen kann im Bereich des Inlandverkehrs nicht ernsthaft von "Güterfernverkehr" gesprochen werden. Den grenzüberschreitenden Güterverkehr von und zu Orten in der Schweiz als "Fernverkehr" zu bezeichnen, ist bei schweizerischen Distanzen ebenso abwegig. Wenn sich der Begriff des Güterfernverkehrs einzig auf den Transitverkehr beziehen soll, dann müsste in der Verfassung aber konsequenterweise ausdrücklich von Transitverkehr die Rede sein.

### 2.3. Eine Begrenzung der Beförderungsdistanz für den Strassengüterverkehr ist unverhältnismässig.

Eine Distanzbeschränkung für den Güterverkehr auf der Strasse würde Randregionen benachteiligen, weil deren Güterversorgung praktisch nur noch über den umständlicheren und zeitraubenden Bahntransport erfolgen dürfte.

Es ist ausserdem ungewiss, ob eine Distanzbeschränkung des Strassengüterverkehrs tatsächlich zu einer Strassenentlastung führt. Sie könnte auch nur bewirken, dass noch mehr kleinere Fahrzeuge (unter 3,5 Tonnen) eingesetzt werden. Die Folgen: Mehrverkehr mit wesentlich höheren Transportkosten (Personalkosten, Fahrzeugkosten usw.).

Wenn sich der Begriff "Güterfernverkehr" jedoch auf den Transitverkehr bezieht, so muss ausdrücklich vor allfälligen Vergeltungsmassnahmen des Auslandes gewarnt werden, welche sich gegen den grenzüberschreitenden Strassenverkehr der Schweiz richten könnten. Am grenzüberschreitenden Strassen-Nutzverkehr, sei es im Werk- oder im gewerbsmässigen Verkehr, sind verschiedene schweizerische Schlüsselindustrien existenziell interessiert. Beschränkungen und Auflagen des Auslandes könnten empfindliche Auswirkungen auf die schweizerische Wirtschaft haben. Wie empfindlich das Ausland auf Zwangsmassnahmen der Schweiz im Verkehrswesen reagiert, wurde bei der Einführung der Schwerkverkehrsabgabe und der Autobahnvignette deutlich.

3. Der wahre Kern der KVP ist ein weiterer Raubzug auf das Geld der Automobilisten.

3.1. Die Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsträger wird in der Praxis nur noch vom Motorfahrzeugverkehr verlangt.

Der Grundsatz, wonach alle Verkehrsteilnehmer in der Regel für die Kosten, die sie verursachen, aufzukommen haben, galt von jeher nur für den Strassenverkehr. Mit den zweckgebundenen Treibstoffzöllen und dem Zollzuschlag sowie mit den nach wie vor umstrittenen Fiskalabgaben Autobahnvignette und Schwerverkehrsabgabe besteht ein Finanzierungsinstrumentarium, das dem Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit des Strassenverkehrs voll genügt.

Im Jahre 1987 brachten die Motorisierten dem Bund, den Kantonen und Gemeinden mehr als 5'000 Millionen Franken ein. Davon gingen 4'000 Millionen an den Bund, der den Kantonen 1'800 Millionen für deren Aufwendung im Strassenwesen auszahlte. 274 Millionen Franken wurden in eine Rückstellung eingelegt, und rund 1'900 Millionen Franken flossen in die allgemeine Bundeskasse. Das heisst: Der Bund behielt das Geld.

Ein Blick auf die eidgenössische Staatsrechnung zeigt, dass mit diesen Abgaben der motorisierten Verkehrsteilnehmer die Aufwendungen des Bundes für den Strassenverkehr mehr als gedeckt werden.

Für den Schienenverkehr hat der Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit seit langem nur noch theoretischen Wert, weil alles, was nicht rentiert, als gemeinwirtschaftliche Leistung abgegolten wird. Nach Artikel 36 Absatz 6 der KVP-Vorlage wird die Eigenwirtschaftlichkeit zwar auch vom öffentlichen Verkehr langfristig gefordert. Der Gesetzgeber bestimmt aber die Ausnahmen, was aus heutiger realistischer Sicht bedeutet, dass die Benützung des öffentlichen Verkehrs weiterhin vom Steuerzahler subventioniert werden muss.

Die KVP sieht für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs einen automatischen Geldfluss aus der Bundeskasse vor. Der Bund wird verpflichtet, zusätzlich zu seinen Ausgaben für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen und die Tarifverbilligungen

des öffentlichen Verkehrs alljährlich einen zum voraus festgelegten Teil der Bundeseinnahmen für Bus und Bahnen freizugeben. In den nächsten Jahren werden allein die Bundesaussgaben für den Schienenverkehr durchschnittlich über 2'000 Millionen Franken pro Jahr betragen. Zusammen mit den Ausgaben der Kantone und der Gemeinden dürften die Aufwendungen der öffentlichen Hand für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und für dessen Betrieb etwa 3'000 Millionen Franken pro Jahr ausmachen. Das sind jährlich gegen 500 Franken pro Kopf der Bevölkerung.

### 3.2. Die Automobilisten sollen noch stärker geschröpft werden

Gemäss Artikel 37 Absatz 2 der Bundesverfassung dürfen für den Verkehr auf Strassen, die im Rahmen ihrer Zweckbestimmung der Öffentlichkeit zugänglich sind, keine Gebühren erhoben werden. Dies soll mit der KVP-Vorlage geändert werden. Neu sollen ausdrücklich Benützungsabgaben für den privaten Verkehr in die Verfassung aufgenommen werden. Damit werden nicht nur die umstrittene Autobahnvignette und die Schwerverkehrsabgabe in der Bundesverfassung verewigt, sondern es wird zugleich dem Gesetzgeber ermöglicht, weitere Abgaben von Strassenbenützern einzufordern und zwar in beliebiger Form und Höhe.

Solche zusätzlichen Steuern sollen, über den beträchtlichen Zustupf aus den Treibstoffzöllen für den allgemeinen Finanzhaushalt des Bundes hinaus, zur Finanzierung von Kosten dienen, die der Allgemeinheit angeblich durch den privaten Verkehr erwachsen. Wie die Erfahrung mit der Strassenrechnung zeigt, sind der Phantasie zur Auslegung des Verursacherprinzips keine Grenzen gesetzt: Mit immer fadenscheinigeren Argumenten und Methoden werden neue Aufwendungen der Allgemeinheit konstruiert, die durch den motorisierten Verkehr verschuldet sein sollen (z.B. Sanierung der Wälder, vgl. Ziffer 1.3. hievore).

Der private Automobilverkehr hätte somit neu nicht nur für die Bau- und Unterhalts- sowie für die Betriebskosten seiner Verkehrsinfrastruktur aufzukommen, sondern darüber hinaus auch noch für die Benützung der von ihm finanzierten Ver-

kehrswegen (Sonder-)Steuern zu bezahlen. Damit werden in erster Linie die Schweizer Automobilisten, nebenbei aber auch die Ausländer, mehrfach zur Kasse gebeten.

Seit der Veröffentlichung der Botschaft zur KVP im Dezember 1982 sind weitreichende Beschlüsse über die Förderung des öffentlichen Verkehrs gefasst worden. Bundesrat und Parlament haben betont, dass die Finanzierung dieser Vorhaben sichergestellt sei. Bereits liegen aber Forderungen vor, diese Bahnsubventionen aus Treibstoffzollmitteln des Bundes zu bezahlen (z.B. die LdU-Initiative "zur Förderung des öffentlichen Verkehrs"). Der private Strassenverkehr kann mit Sicherheit damit rechnen, in Zukunft konkret mit solchen Begehren konfrontiert zu werden. Der Automobilist muss sich jetzt vorsehen und derartigen Forderungen mit einem entschiedenen Nein zur KVP-Vorlage einen Riegel schieben.

### 3.3. Die Zweckbindung der Strassengelder als klare Finanzierungsbasis wird gefährdet.

Der geltende Treibstoffzollartikel 36<sup>ter</sup> der Bundesverfassung enthält eine abschliessende Umschreibung der zulässigen Verwendungszwecke der Treibstoffzollerträge für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenwesen. Die Streichung des erst seit 1983 geltenden Artikels 36<sup>ter</sup> kommt einer Missachtung des Volkswillens und einem Verstoss gegen Treu und Glauben gleich. Verfassungsbestimmungen sind keine Wegwerfartikel.

Bei der Einführung des Zollzuschlages auf Treibstoffen wurde versprochen, dass dieser Zuschlag keinen Tag länger erhoben werde, als es zur Finanzierung des Nationalstrassennetzes nötig sei. Neu soll mit der KVP der Treibstoffzollzuschlag auch dann in voller Höhe weiterkassiert werden dürfen, wenn andere zweckgebundene Mittel für die Aufwendungen im Zusammenhang mit dem privaten Strassenverkehr ausreichen (Verzicht auf Subsidiarität). Damit werden die Treibstoffabgaben endgültig zur Steuerquelle des Bundes, und die geltende Strassenfinanzierung wird vollends ausgehöhlt.

Der Ertrag aus dem Treibstoffzoll und dem Zuschlag sowie aus den Strassenbenützungsabgaben soll neu in weit grösserem Um-

fang als bisher auch für die Finanzierung und Förderung des öffentlichen Verkehrs verwendet werden. Denn gemäss Artikel 37 Absatz 3 der KVP-Vorlage können die für den privaten Verkehr bestimmten Mittel "im Interesse der Gesamtheit der Verkehrsteilnehmer" für praktisch jeden Zweck eingesetzt werden, ohne dass die Verfassung abschliessend die Verwendungsmöglichkeiten festhält. Auch der Lastenausgleich an die Kantone zur Abgeltung ihrer Aufwendungen für den öffentlichen Verkehr kann künftig aus Mitteln des privaten Strassenverkehrs finanziert werden.

Mit dem KVP-Artikel 37 Absatz 4 werden ausserdem die bestehenden Volksrechte im Bereich der Zweckbindung der Treibstoffzölle stark beschnitten, weil künftig die Zweckbindung allein von der Bundesversammlung geändert werden kann. Das Volk hat somit nicht mehr obligatorisch, sondern nur noch dann über die Verwendung der Treibstoffgelder abzustimmen, wenn gegen die Beschlüsse des Parlamentes das Gesetzesreferendum ergriffen wird. Dies ist nichts anderes als eine Beschränkung der demokratischen Rechte, weil für eine solche Abstimmung zuerst 50'000 Unterschriften gesammelt werden müssen. Die Mitsprache der Kantone bei der Verwendung von Treibstoffgeldern wird sogar ganz aufgehoben, weil für Referenden kein Ständemehr erforderlich ist.

#### 4. Anstatt Probleme zu lösen, schafft die KVP neue Konflikte.

##### 4.1. Die einseitige Subventionierung des kollektiven Verkehrs auf Schiene und Strasse nützt der Umwelt wenig.

Die Kommission für eine Schweizerische Gesamtverkehrskonzeption GVK hat vor zehn Jahren nach rund sechsjähriger Arbeit die drei gleichwertigen Hauptziele für eine künftige Verkehrspolitik wie folgt umschrieben:

- Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse nach dem Grundsatz der freien Wahl der Verkehrsmittel
- wirtschaftlicher Mitteleinsatz
- Verbesserung der Auswirkungen des Verkehrs für Mensch und Umwelt

Die KVP verschiebt nun aber das Schwergewicht einseitig zugunsten des ökologischen Hauptzieles. Die Verkehrspolitik wird damit auf eine einseitige Förderung des öffentlichen Verkehrs ausgerichtet. Die beiden anderen Grundsätze werden in den Hintergrund gerückt.

Es wird auch von den Gegnern der KVP nicht bestritten, dass die ungünstigen Auswirkungen des Verkehrs für Mensch und Umwelt reduziert werden müssen. Solche Massnahmen sind beim motorisierten Strassenverkehr bereits eingeführt worden. Bis 1995 vermindert der Verkehr die Luftbelastung ganz massiv. Mit der Einführung der Katalysatortechnik wird der Schadstoffausstoss bei den Personenwagen um 90 Prozent vermindert. In jedem Jahr nimmt die Luftbelastung durch die Personenwagen um rund 10 Prozent ab. Dafür bezahlen die Wagenbesitzer jährlich rund 500 Millionen Franken mehr als früher.

Aus dem Bericht "Luftreinhaltekonzept" des Bundesrates vom 10. September 1986 geht hervor, dass auch bei einer intensiven Förderung der Beitrag des öffentlichen Verkehrs an das Luftreinhalteziel "Zurück zum Stand 1960" bis ins Jahr 2000 gering sein wird. Der Grund liegt darin, dass das angestrebte Umsteigen von den immer sauberer werdenden Autos auf die öffentlichen Verkehrsmittel Jahr für Jahr kleinere Auswirkungen auf die Schadstoffbilanz in der Luft zur Folge haben wird. Ausserdem nimmt für den einzelnen der Anreiz zum Umsteigen

auf die öffentlichen Verkehrsmittel ab, wenn die Autos sauberer werden.

Nach wie vor wird der private Strassenverkehr die Hauptlast der Personen- und Gütertransporte bewältigen müssen. Daran vermag auch das bis ins Jahr 2000 um 60 Prozent erhöhte Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel nicht viel zu ändern. Wenn man den motorisierten Strassenverkehr umweltverträglicher machen will, muss man direkt bei ihm ansetzen; indirekt, über die Förderung des öffentlichen Verkehrs, lässt sich der motorisierte Strassenverkehr weder stabilisieren noch gar reduzieren. Die aus ökologischen Gründen einseitig auf die Förderung des öffentlichen Verkehrs ausgerichtete KVP bringt der Umwelt wenig.

#### 4.2. Die Umsteigewilligkeit wird überschätzt.

Für die Bewältigung der bestehenden Verkehrsnachfrage sind wir auf die öffentlichen und die privaten Verkehrsmittel angewiesen. Unser Land verfügt nicht nur über ein dichtes Strassennetz (71'000 km), sondern auch über ein dichtes Schienennetz (5'000 km). Die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs benützen rund 14'000 km (20 Prozent) des Strassennetzes.

Seit 1970 ist das Personentransportangebot beim öffentlichen Verkehr auf der Strasse um etwa 70 Prozent erhöht worden. In der gleichen Zeit hat aber die Benützung des öffentlichen Verkehrs auf der Strasse nur um rund 25 Prozent zugenommen. Diese unterschiedliche Entwicklung erstaunt nicht, wenn man berücksichtigt, dass in der Schweiz die Benützung von öffentlichen Verkehrsmitteln (Nachfrage nach Personenkilometerleistungen pro Einwohner und Jahr) - zusammen mit Japan - weltweit an der Spitze liegt. Diese hohe Mobilität beim öffentlichen Verkehr lässt vermuten, dass eine allzu starke Angebotsausweitung keine grosse Nachfrage mehr finden wird. Damit stellt sich die Frage des vernünftigen Mitteleinsatzes.

Mobilität ist in erster Linie Befriedigung lebenswichtiger Bedürfnisse; sie ist nicht Selbstzweck. Der Schweizer lässt sich nicht von der Obrigkeit befehlen, mit welchen Verkehrs-

mitteln er diese Bedürfnisse zu befriedigen hat. Damit sind den Zielen der KVP - Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr - schon zum Voraus klare Grenzen gesetzt.

#### 4.3. Finanzielle Engpässe sind vorprogrammiert.

Die Massentransportmittel sind nur dort sinnvoll, wo viele Menschen gleichzeitig die gleiche Strecke zurücklegen müssen. Dies ist insbesondere in städtischen Agglomerationen oder im Verkehr zwischen wirtschaftlichen Zentren der Fall. Bei kleinen und kleinsten Verkehrsströmen ist der Einsatz eines teuren Massenverkehrsmittels jedoch ausgesprochen unrentabel.

Der öffentliche Verkehr beansprucht immer höhere finanzielle Mittel, die immer weniger von den Benützern selber erbracht werden. Rund die Hälfte der Kosten für den öffentlichen Verkehr muss heute von der Allgemeinheit, das heisst vom Bund, von den Kantonen und von den Gemeinden, bezahlt werden. Seit 1970 sind die Bundesausgaben für den öffentlichen Verkehr nominell um das 14fache gestiegen. 1987 haben die Aufwendungen des Bundes für den öffentlichen Schienenverkehr rund 1'500 Millionen Franken betragen, diejenigen der Kantone und Gemeinden weitere 500 Millionen Franken; das sind rund 320 Franken pro Kopf der Bevölkerung. (Dividiert man die 1'260 Millionen Franken Staatshilfe von 1987, welche an die SBB ausgerichtet worden ist, durch die Anzahl der Streckenkilometer, ergeben sich 420'000 Franken Jahreszuschuss je Kilometer - ein "Spitzenwert" im internationalen Vergleich.) Wie rasch öffentliche Verkehrsunternehmungen für den Fiskus zu einem Fass ohne Boden zu werden drohen, weiss man aus schlechten Erfahrungen. Mit der KVP wird eine weitere Belastung von Bund, Kantonen und Gemeinden durch Ausgaben für den öffentlichen Verkehr unvermeidlich.