

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

Tel. 031 / 22 36 49
Fax. 031 / 21 18 39

An
Presse und Medien
der deutschsprachigen Schweiz

Bern, 18. Mai 1988

Pressekonferenz Contra KVP; Einladung

Sehr geehrte Damen und Herren

Das Komitee der deutschsprachigen Schweiz gegen eine angeblich koordinierte Verkehrspolitik führt am

Freitag, den 27. Mai 1988, um 10.30 Uhr

im Restaurant Bürgerhaus, Neuengasse 20, in Bern

eine ~~Presse~~konferenz zur Abstimmungsvorlage vom 12. Juni 1988 über die Koordinierte Verkehrspolitik KVP durch.

An dieser Pressekonferenz referieren die Herren

- Nationalrat Theo Fischer, Wohlen/AG
- Nationalrat Hans Rudolf Gysin, Liestal
- Nationalrat Albert Rüttimann, Jona
- Dr. André Arnaud, Präsident Schweiz. Strassenverkehrsverband FRS

Sie sind zu dieser Pressekonferenz freundlich eingeladen.

Hinweis für Presse und Medien der französischsprachigen Schweiz:
Zum gleichen Zeitpunkt findet in Lausanne, Château d'Ouchy, die Pressekonferenz des Comité romand contre une mauvaise politique des transports für die französischsprachige Schweiz statt.

Mit freundlichen Grüßen

Schweizerisches Komitee
gegen eine angeblich koordinierte
Verkehrspolitik

H. Koller lic.iur.

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

Tel. 031 / 22 36 49
Fax. 031 / 21 18 39

An die Redaktionen der
deutschsprachigen Schweiz

Bern, 18. Mai 1988

AS/msl

Sehr geehrte Damen und Herren

Wenn Bundesrat Ogi die Gegner der KVP der "Gärtlipolitik" bezichtigt, so vergisst er zu sagen, wie wichtig diese "Gärtli", die da verteidigt werden, für die Schweiz sind. Denn verteidigt wird eine vernünftige Entwicklung auch der Randregionen und des Berggebietes, die freie Wahl der Verkehrsmittel, eine funktionierende, günstige Güterversorgung. Aufgestanden wird indessen gegen die Bevorzugung der Agglomerationen und gegen die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs durch das Geld der Automobilisten. Mit diesen Fragen befasst sich auch der heutige Pressedienst:

Ein Ja zur KVP schadet den Berggebieten und Randregionen
von CVP-Nationalrat Paul Schmidhalter, Wallis

Raubzug auf das Geld der Automobilisten
von S. Müller

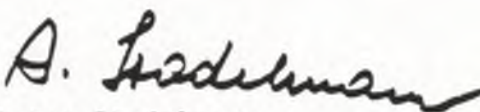
Unnötige Vorlage
von FDP-Nationalrat Ulrich Fischer, Aargau

KVP stellt Güterversorgung in Frage
von Roland Lambert

KVP löst die Probleme des Agglomerationsverkehrs nicht

Diese Artikel, wie auch die beiliegende Skizze unseres Karikaturisten, stehen Ihnen wiederum zur freien Verfügung. Gerne hoffen wir, dass sie Ihnen bei der Informationsaufgabe im Vorfeld der eidgenössischen Abstimmung vom 12. Juni helfen können.

Mit freundlichen Grüßen
i. A. des Presseausschusses


Anton Stadelmann

Ein Ja zur KVP schadet den Berggebieten und Randregionen

ein Gespräch mit CVP-Nationalrat Paul Schmidhalter, Wallis

Herr Schmidhalter, es erstaunt, dass Sie dem Schweizerischen Komitee gegen die koordinierte Verkehrspolitik angehören. Was haben Sie dazu zu sagen?

Die Begründung hiezu ist kurz und einfach. Ich tue das, weil es im Interesse meiner Wähler liegt. Für das Oberwallis wäre die Annahme dieser Artikel, vorsichtig ausgedrückt, ein Rückschritt, eine Verschlechterung der Lebensqualität ihrer Bewohner, um diesen Modeausdruck zu gebrauchen.

Haben Sie diese Ansicht anlässlich der Beratung der Verfassungsartikel auch im Nationalrat dargetan?

Sicher! Ich gehöre der Verkehrskommission des Nationalrates an, die dieses Geschäft vorberaten hat. Ich machte Gegenanträge, legte dar, dass wir eine solche koordinierte Verkehrspolitik im Berggebiet nie annehmen könnten. Ich intervenierte auch im Nationalrat, blieb aber leider in der Minderheit.

Sind sie eigentlich gegen eine Koordination der Verkehrspolitik? So viel wir wissen, gehen die neuen Verfassungsartikel aus der sogenannten Gesamtverkehrskonzeption, an der eine eidgenössische Kommission Jahre lang gearbeitet hat, hervor. Warum also diese Opposition?

Koordinieren heisst beiordnen, in ein Gefüge einbauen, aufeinander abstimmen, nebeneinanderstellen. Das war ja ursprünglich auch die Absicht der Kommission, die sich mit der Gesamtkonzeption im Verkehrswesen befasste. Aufeinander abstimmen, in ein Gefüge einbauen, nebeneinanderstellen bedeutet aber, die Partner angemessen berücksichtigen, ihnen gleiche Vorteile anbieten und gleichschwere Lasten aufbürden, etwas Harmonisches schaffen, nicht gegeneinander ausspielen. Bei der Verkehrspolitik geht es um viele Träger, um Strasse und Bahn, um Luftfahrt und Schifffahrt und um weitere. Koordiniert werden soll hier aber nur zwischen Strasse und Bahn. Mit anderen Worten: Strassenverkehr und Bahnverkehr sollen gleichlange Spiesse erhalten.

Und da sind Sie dagegen?

Keineswegs. Es liegt im Interesse des Umweltschutzes, dass wir versuchen, den übergrossen Verkehr von der Strasse wegzubringen und ihn der Bahn zu überordnen.

Das alles muss aber verhältnismässig geschehen. In der Gesamtverkehrskoordination ist die freie Wahl der Verkehrsmittel vorgesehen. Mit anderen Worten: Der Autofahrer soll nicht gezwungen werden, auf die Bahn umzusteigen. Er soll umsteigen, weil er die Notwendigkeit eines Umstiegs einsieht. Die neuen Verfassungsartikel wollen es hingegen, wenigstens was den Güterverkehr anbelangt, wenn notwendig mit Zwang tun. Sie bestimmen zudem, dass der öffentliche Verkehr vermehrt mit Geldern, die vom Grundzoll auf Benzin und von Tribstoffzollzuschlägen herrühren, finanziert wird.

Ist das so abwegig?

Gar nicht! Aber es muss mit dem Einverständnis der Strassenverkehrsverbände geschehen. Das hat man vor der Beratung nicht eingeholt. Bundesrat und Parlament haben über deren Kopf weg beschlossen. Dabei leisten diese Verbände schon heute grosse Beiträge aufgrund der Verfassung. Sie wären unter Umständen auch bereit, noch grössere Summen zu leisten. Sie wehren sich aber - und das sicher mit Recht - als Milchkuh betrachtet zu werden, als Goldesel, wenn Sie wollen.

Aber der Strassenbau braucht doch heute keine oder doch nur wenig Gelder mehr. Wir haben genug Strassen?

Das sagen Sie. Sagen Sie das unsern Oberwallisern. Was haben wir an Bahnen? Glauben Sie, der Strang der SBB Brig-Siders, derjenige der Lötschbergbahn Brig-Goppenstein, die FOB und die Linie Brig-Zermatt vermöchten den öffentlichen Verkehr unsern Region abzudecken? Wollen Sie eine Bahn bauen nach Grächen, nach Saas-Fee, nach Törbel, ins Lötschental, in die Leuker Berge, nach Bürchen, ins Binntal, nach Mund, nach Ried und Termen, nach Simplondorf? Ueberall dort und an anderen Orten sind wir auf die Strasse angewiesen. Sie hat für uns den "öffentlichen Verkehr" zu übernehmen. Für den Ausbau und die Sicherung brauchen wir Geld, und das kommt vom Grundzoll auf Benzin, von den Tribstoffzollzuschlägen.

Uebrigens beansprucht der Unterhalt der Nationalstrassen viel mehr Mittel, als ursprünglich vorgesehen war, und die N9 im Wallis ist noch nicht fertig. Wir Walliser haben deshalb auch Sorge zur Strasse zu tragen. Ohne sie fällt die Besiedlung zusammen.

Im Grunde genommen sind sie aber doch eher für die Strasse als für die Bahn.
Seien wir ehrlich?

Das müsste bewiesen werden. Ich habe mich für die Bahn 2000 voll eingesetzt, ich war für den neuen Leistungsauftrag an die SBB, ich habe in einer Motion, die vom Nationalrat übrigens angenommen worden ist, verlangt, dass die Privatbahnen in Sachen Leistungsauftrag gleich behandelt werden wie die SBB. Ich habe eine Erhöhung der Rahmenkredite für Privatbahnen gefordert. Ich war für die Tarifverbilligungen. Ich war Kommissionssprecher für den Vereinatunnel. Jetzt setze ich mich voll für die Eisenbahnalpentransversale Basel-Lötschberg-Brig ein. Seit Jahren verlange ich, dass die SBB endlich einen konkurrenzfähigen Huckepack und Containerverkehr ab Grenze zu Grenze organisieren, was ihnen nur sehr zögernd gelingen will. Was heisst also mehr für die Strasse als für die Bahn? Das ist höchstens eine Unterstellung, gegen die ich mich wehren muss.

Ja, aber welches sind dann die exakten Gründe, weswegen Sie diese Verfassungsartikel ablehnen?

Nun fassen wir zusammen:

- Ich will nicht eine Koordination, in der es heisst Strasse oder Bahn, ich will eine, in der es heisst Strasse und Bahn. Mit anderen Worten: der Strassenbenützer soll über die Treibstoffabgaben im Sinne eines notwendigen Umweltschutzes und im Sinne eines bessern Ablaufes einen guten Teil dieser Gelder abgeben. Er darf aber nicht ausgeplündert werden, weil wir auch noch Geld für die Strasse haben müssen.
- Dann will ich die Katze nicht im Sack kaufen. Wenn Sie sich die Mühe nehmen, die Artikel zu studieren, so wissen Sie, was ich meine. Es handelt sich um Gummiartikel, die der Gesetzgeber - das sind die eidgenössischen Räte - nachher nach Gutdünken auslegen kann. Da spricht man in Artikel 36 ter in Absatz zwei von Verkehrsnetzen von nationaler Bedeutung, für deren Bau und Unterhalt hauptsächlich der Bund aufkommen soll. Was heisst aber hauptsächlich? Auf alle Fälle steht fest, dass auch die Kantone, wenn man schlussfolgert allerdings nebensächlich, an diese Kosten herangezogen werden. Was aber ist nebensächlich? Und dann lesen wir weiter: "Die Kantone sorgen für die übrigen Verkehrsnetze des privaten Verkehrs." Wo aber liegt die Grenze zwischen nationalem und privatem Verkehr? Undeutlicher ist noch Artikel 37, Absatz 2, der von der Finanzierung spricht. Er lautet: "Für den öffentlichen Verkehr (verlangt der Bund) einen Grundbeitrag, der vom Gesetzgeber im Ausmass eines Anteils der

Steuer- und Zolleinnahmen langfristig festgelegt wird." Dieser Beitrag soll, ergänzt durch Gelder aus dem Treibstoffzoll, wie vorher angeführt, die Mittel decken, die notwendig sind, um die koordinierte Verkehrspolitik zu finanzieren. Aber wie hoch ist dieser Beitrag? Fünf Prozent, wie ursprünglich beabsichtigt, zehn Prozent? So hoch wie es der Mehrheit des Parlamentes beliebt? Offenbar will man hier den Ausspruch Napoleons wahr machen, der einmal gesagt haben soll: "Ein Verfassungstext sei unklar und dunkel!" Wohin solche Verfassungstexte führen, ist bei der Preisüberwachung wahr geworden. Aus dem nebeligen Grundtext entstand ein Gesetz ohne Zähne.

Das ist ja gut und recht. Man darf aber sicher auch Vertrauen haben in den Bundesrat und in das Parlament. Oder?

Das Vertrauen muss aber kritisch sein, nicht bedingungslos. Im Parlament werden Interessen vertreten und die sind mehrheitlich nicht immer die der Berggebiete oder die unserer Region. Der Hauptgrund aber, der mich veranlasste von Anfang an gegen diese Vorlage zu sein, war der, dass ich nicht etwas Sicheres, das wir heute haben gegen ein Nichts hergeben wollte. Im Jahre 1983 ist es uns gelungen, nicht zuletzt dank des damaligen Nationalrates Dr. Paul Biderbost, den Artikel 36 ter in die Verfassung einzubringen. Dieser lautet:

"Art. 36 ter:

¹Der Bund verwendet die Hälfte des Reinertrages des Treibstoffzolls und den gesamten Ertrag eines Zollzuschlages wie folgt für die Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr:

- a. für seinen Anteil an den Kosten der Nationalstrassen;
- b. für Beiträge an die Kosten des Baus der Hauptstrassen, die zu einem vom Bundesrat in Zusammenarbeit mit den Kantonen zu bezeichnenden Netz gehören und bestimmten technischen Anforderungen genügen;
- c. für Beiträge an die Aufhebung oder Sicherung von Niveauübergängen, zur Förderung des kombinierten Verkehrs, des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge und es Baus von Bahnhofparkanlagen sowie für andere Massnahmen zur Trennung des Verkehrs;
- d. für Beiträge an Umweltschutz- und Landschaftsschutzmassnahmen, die durch den motorisierten Strassenverkehr nötig werden, sowie an Schutzbauten gegen Naturgewalten längs Strassen, die dem motorisierten Verkehr geöffnet sind;
- e. für allgemeine Beiträge an die Kosten der dem Motorfahrzeug geöffneten Strassen und den Finanzausgleich im Strassenwesen;

f. für Beiträge an Kantone mit Alpenstrassen, die dem internationalen Verkehr dienen, und an Kantone ohne Nationalstrassen.

²Soweit der Ertrag des zweckgebundenen Grundzolls zur Sicherstellung der in Absatz 1 genannten Aufgaben nicht ausreicht, erhebt der Bund einen Zollzuschlag."

Man beachte besonders Punkt e. Dank dieser Formulierung ist es uns heute möglich, zu erschwinglichen Preisen den Autoverlad am Lötschberg, an der Furka und am Simplon zu betreiben. Ebenso interessant für uns ist Punkt c. Aufgrund dieses Artikels konnten bereits massgebliche Werke realisiert werden, wie die Erneuerung der Cento-Valli-Bahn in Locarno, des Bahnhofs Chur zur Entflechtung der SBB und der Rhätischen Bahnen. Auch der Bahnhofplatz in Brig kann aufgrund dieses Verfassungsartikels saniert werden, bis zu 80 % Bundesbeiträge aus Treibstoffzöllen sind gewährleistet.

Dieser Verfassungsartikel soll nun ganz fallen gelassen werden, ohne dass Gewähr besteht, dass diese Politik, für die wir uns Jahre lang eingesetzt haben, weitergeführt wird.

Das ist allerdings starker Tabak. Gibt es dann nicht irgend einen Ausgleich?

Absolut nicht. Wir müssten erneut versuchen, später auf dem Gesetzeswege diese Zugeständnisse zu erreichen. Bis die Gesetze aber aufgrund der Verfassung gemacht sind, dauert es wiederum Jahre. Ich erachte es übrigens als einen Vorstoss gegen Treu und Glauben, dass der vorgenannte Artikel, der erst 1983 in Kraft getreten ist, schon ausser Kraft gesetzt wird und das Treibstoffzollgesetz der Grundlage beraubt.

Und wie stünde es mit den Lasten. Sie erwähnten vorher, dass diese unverhältnismässig verteilt würden?

Ursprünglich sah die Verkehrscoordination vor, eine sogenannte Netzhierarchie einzuführen. Der Bund wollte sich nur mehr mit den Linien von nationaler Bedeutung befassen. Der regionale Verkehr sollte den Kantonen überstellt werden. Dieser Grundsatz ist vom Parlament verworfen worden, so dass der Bund auch am öffentlichen Verkehr von nationaler Bedeutung zahlen muss. Der Rest geht zulasten des Kantons. Für den Kanton Wallis ergibt sich eine Mehrbelastung, da im Oberwallis nur die Furka-Oberalp-Bahn und der kurze Teil der Lötschberglinie zu

Privatlinien des öffentlichen Verkehrs von nationaler Bedeutung werden. Alles weitere bleibt beim alten Verteilssystem der finanziellen Lasten zwischen Bund und Kanton.

Welches ist nun Ihre Schlussfolgerung?

Die koordinierte Verkehrspolitik muss abgelehnt werden. Sie ist unklar und verschwommen. Der Bürger vermag aufgrund der vorgeschlagenen Verfassungsartikel nicht zu erkennen, was dann schlussendlich in den Gesetzen und Verordnungen steht. Die freie Wahl der Verkehrsmittel ist nicht mehr gewährleistet. Sie spielt die Strasse gegen die Bahn aus. Sie nimmt uns den Artikel 36 ter und gefährdet so die uns bisher über die Treibstoffgelder gewährten Zugeständnisse, und siebürdet unserem Kanton neue und schwere Lasten auf. Sie gefährdet unter Umständen - und das ist vorher nicht angeführt worden - die Versorgung unserer Bergdörfer mit Gütern. In der Vorlage wird nämlich der Grundsatz aufgenommen, dass man den Güterverkehr in Abweichung der Handels- und Gewerbefreiheit auf die Bahn zwingen kann. Unsere Täler und Bergterrassen sind, was die Feinverteilung anbelangt, auf ein gesundes Lastwagengewerbe angewiesen. Uebrigens sind die neuen Artikel völlig unnötig. Projekte, die den Umstieg des Privatverkehrs auf die Bahn erleichtern, sind aufgrund der heutigen Verfassung ohne weiteres möglich (Bahn 2000, Leistungsauftrag an die Bahnen, Huckepack- und Containerverkehr für Gütertransit Neue Alpentransversale). Deshalb gibt es nichts anderes, als am 12. Juni in Scharen an die Urne zu gehen und ein Nein für die koordinierte Verkehrspolitik (KTV) einzulegen.

Neue Verkehrsartikel nichts als Raubzug auf Geld der Automobilisten

Das schweizerische Strassennetz wird vom Automobilisten bezahlt. Mit jedem Liter Benzin leistet er einen namhaften Beitrag, nämlich einen Zollzuschlag von 30 Rappen, zusätzlich zum Grundzoll von 14,5 Rappen beim bleifreien und 21,5 Rappen beim verbleiten Benzin.

Im Februar 1983 hat sich das Schweizer Volk klar dafür ausgesprochen, dass anstatt 60 Prozent neu 50 Prozent des Grundzolls für Strassenzwecke eingesetzt werden. Dem Bund wurden also pro Liter Benzin weitere 10 Prozent für allgemeine Zwecke zur Verfügung gestellt.

Gemäss Artikel 36ter der Bundesverfassung verwendet der Bund die Hälfte des Reinertrags des Treibstoffgrundzolls sowie den gesamten Ertrag des Zollzuschlags für seinen Anteil an die Kosten der Nationalstrassen, sowie für Kostenbeiträge an den Bau von Haupt- und Alpenstrassen.

Seit dieser auch von Strassenverkehrskreisen unterstützte Verfassungsartikel in Kraft trat, hat der Bund im Rahmen der "erweiterten Zweckbindung" auch die Befugnis, Beiträge an die Aufhebung oder Sicherung von Niveauübergängen, zur Förderung des kombinierten Verkehrs, des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge und des Baus von Bahnhofparkanlagen sowie für andere Massnahmen zur Trennung des Verkehrs auszurichten. Ebenso hat der Bund eine Handhabe, Umweltschutz- und Landschaftsschutzmassnahmen, die durch den motorisierten Strassenverkehr nötig werden, zu finanzieren.

Diese klaren Bestimmungen sind in der Vorlage über die Koordinierte Verkehrspolitik (KVP), über die am 12. Juni abgestimmt wird, nicht mehr enthalten. Dem Bürger wird jede klare Information darüber verweigert, wie die Verwendung der Benzinzölle künftig aufgeschlüsselt werden soll. Anstelle griffiger Formulierungen treten dehnbare Begriffe. So wird festgehalten, dass der Bund "zur Hauptsache" die Finanzierung des Verkehrsnetzes von nationaler Bedeutung sicherstellt. Ebenso will der Bund gemäss den neuen Verfassungsbestimmungen in Zusammenarbeit mit den Kantonen dem öffentlichen Verkehr massiv unter die Arme greifen. So übernimmt er die Abgeltung der "gemeinwirtschaftlichen Leistungen", ein Milliardenbrocken, und beabsichtigt daher, nebst allgemeinen Mitteln "einen Grundbeitrag, der vom Gesetzgeber im Ausmass eines Anteils der Steuer- und Zolleinnahmen langfristig festgelegt wird", einzusetzen.

Da die Verwendung des Treibstoffzolls für Strassenzwecke nur vage umschrieben und erst noch die Einführung einer Benzinverbrauchssteuer in Erwägung gezogen wird, ist es nachgerade klar, dass die bestehenden Finanzierungsgrundlagen des Individualverkehrs beschnitten werden sollen. Der Automobilist soll vielmehr die Zeche bezahlen, indem er aus Benzinzollgeldern und neu zu schaffenden Verbrauchssteuern den öffentlichen Verkehr mit Milliardenbeiträgen subventionieren hilft.

Die bestehenden Verfassungsbestimmungen genügen durchaus, um die Erschliessung unseres Landes mit einem adäquaten öffentlichen Verkehrsnetz sicherzustellen. Zudem kann "Bahn 2000" ohne neue Verfassungsartikel verwirklicht werden. Sonst hätte die diesbezügliche Volksabstimmung gar nicht vor den Abstimmungstermin zur KVP vorgezogen werden können.

Wir brauchen keine Gummiparagraphen, die Tür und Tor zu vermehrtem staatlichen Dirigismus öffnen und erst noch einen Raubzug auf Benzinzollgelder ermöglichen. Stop der weiteren Aushöhlung der Zweckbindung! Der Automobilist darf nicht weiter als Milchkuh des Staates missbraucht werden. Last but not least: was gibt es eigentlich noch zu koordinieren, nachdem die Gesamtverkehrskonzeption (GVK), die später in "Koordinierte Verkehrspolitik" (KVP) umgetauft wurde, vom Parlament bis zur Unkenntlichkeit zerzaust worden ist? Die bisherige Verkehrspolitik hat das Fortbestehen eines leistungsfähigen privaten und öffentlichen Verkehrsnetzes nie in Frage gestellt. Daher ein klares Nein gegen die unnötige KVP-Vorlage.

S. Müller

Unnötige Vorlage

=====

Deshalb Nein zur koordinierten Verkehrspolitik

von FDP-Nationalrat Ulrich Fischer, Seengen (AG)

Seit Publikation der Botschaft des Bundesrates zur Verfassungsgrundlage für eine koordinierte Verkehrspolitik (KVP) im Jahre 1982 sind im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr wichtige Anliegen verwirklicht worden: So sagte das Volk im vergangenen Jahr ja zu "Bahn 2000" und das Parlament erteilte der SBB einen neuen Leistungsauftrag mit einer Neuregelung der Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen. Mit verschiedenen Tarifverbilligungen wird versucht, die Bevölkerung zum Umsteigen auf die Bahn zu bewegen. Ueberdies werden die Vorarbeiten zum Entscheid über eine neue Alpentransversale mit aller Intensität vorangetrieben. Alle diese Massnahmen konnten ohne neue Verfassungsgrundlage getroffen werden, was eindeutig beweist, dass der öffentliche Verkehr auch ohne KVP gefördert werden kann. Die am 12. Juni zur Abstimmung gelangende Vorlage erweist sich deshalb als unnötig.

Bisher war jedermann frei, jenes Verkehrsmittel zu wählen, das ihm am besten zusagte. Mit der KVP erhält der Bund eine Gesetzgebungskompetenz, um unter Zwangsmassnahmen die Benützung des öffentlichen Verkehrs im Güterverkehr durchsetzen zu können. Dieser Einbruch in den Grundsatz der freien Wahl der Verkehrsmittel ist gefährlich und könnte auch Retorsionsmassnahmen des Auslandes bewirken, als ob wir in dieser Hinsicht mit Blick auf den EG-Binnenmarkt nicht schon genügend Probleme hätten.

Obwohl dem Grundsatz nach die Verwendung der Mittel aus den Strassenverkehrsabgaben in der Verfassung festgehalten ist, werden in der KVP verschiedene Ausnahmen statuiert, die geeignet sind, diesen Grundsatz in sein Gegenteil zu verkehren. So wird beispielsweise dem Bund ein völliger Freipass ausgestellt, um auf gesetzlichem Weg diese Zweckbestimmung abzuändern, wenn "dies zur Verwirklichung der Ziele der Gesamtverkehrspolitik notwendig ist".

Allein schon aus den genannten Gründen muss den vorgeschlagenen Verfassungsartikeln für eine koordinierte Verkehrspolitik eine Absage erteilt werden. Unzählige weitere Argumente dagegen könnten angeführt werden.

Andererseits ist zu fordern, dass sich die Verkehrspolitik der Schweiz weiterhin an bewährten Prinzipien zu orientieren hat. So müssen die freie Wahl der Verkehrsmittel und die Handels- und Gewerbefreiheit gewährleistet sein. Im Zusammenhang mit der Finanzierung sind die Eigenwirtschaftlichkeit der verschiedenen Verkehrsträger und das Verursacherprinzip zu fordern. Schliesslich sind Bund und Kantone auch auf dem Gebiet des Verkehrs klar abgegrenzte Kompetenzen zuzuweisen. Dies ist die verkehrspolitische Lösung und nicht die KVP, die deshalb am 12. Juni abzulehnen ist.

Ohne Nutzfahrzeuge geht es nicht

Umlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene stellt die Güterversorgung in Frage

Was wäre, wenn Sie am Morgen Ihre Zeitung nicht mehr erhielten? Wenn Sie auf Ihren Morgenkaffee verzichten müssten, weil Ihr Restaurant seit Tagen auf die Kaffeebohnen wartet? Wenn im Einkaufszentrum keine Milch mehr im Regal steht und Gemüse von gestern zum Verkauf aufliegt? Wenn kein Brot erhältlich ist, weil das bestellte Mehl noch nicht beim Bäcker eingetroffen ist? - Nutzfahrzeuge sorgen dafür, dass jeder Schweizer an dem von ihm bevorzugten Ort das kaufen kann, was er zu seinem Wohle und Lebensunterhalt benötigt. "Ich fahre für Sie" - kann man es treffender ausdrücken?

Nutzfahrzeuge fahren nicht zum Selbstzweck. Wenn sie unterwegs sind, erfüllen sie eine wichtige Service-Leistung an der Allgemeinheit, als letztes - sichtbares - Glied einer langen Transportkette. Dahinter steht eine bis ins kleinste Detail durchdachte und nach privatwirtschaftlichen Prinzipien aufgebaute und geführte Organisation. Rationalisierung und vernünftiger Einsatz der verfügbaren Mittel gelten hier ebenso wie in anderen Industriezweigen: In den vergangenen zehn Jahren ist beispielsweise die Zahl der schweren Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) im Verhältnis zum schweizerischen Motorfahrzeugbestand zurückgegangen, obwohl das Transportvolumen und auch die Transportleistung bei der Strasse angestiegen sind.

Zuständig für die Feinverteilung der Güter

Ohne Nutzfahrzeuge geht es nicht! Sie übernehmen die Feinverteilung der Güter nicht nur in den Ballungszentren und in den ländlichen Gegenden, sondern auch in den Rand- und abgelegenen Bergregionen. Und zwar in den weitaus meisten Fällen in Ergänzung zum Schienentransport, wie aus einer kürzlich im Auftrag der SBB durchgeführten Untersuchung hervorgeht. Danach beträgt die durchschnittliche Transportdistanz von Gütern auf der Strasse 23 Kilometer, auf der Schiene aber 164 Kilometer. Die Forderung, wonach Massengüter über grössere Distanzen auf der Schiene transportiert werden sollen, ist also bereits heute erfüllt. Schon heute existiert also in unserem Land ein Güterversorgungssystem, das auf den sich ergänzenden Stärken der Verkehrsträger "Schiene" und "Strasse" aufbaut. Das in den vergangenen Jahren nach wirtschaftlichen Kriterien laufend optimiert worden ist und deshalb zur Zufriedenheit, weil zum Nutzen der Schweizer Bevölkerung existiert.

Schiene ist keine Alternative

Doch nach dem Willen des Bundes soll dies nun anders werden! Mit den am 12. Juni zur Abstimmung gelangenden KVP-Verkehrsartikeln will er unter anderem auch dieses eingespielte Versorgungssystem neu regeln.

"Koordinieren", wie er sagt. Die Güter sollen weg von der Strasse auf die Schiene! Ganz deutlich kommt dies zum Ausdruck im Absatz 2 des neuen KVP- Artikels 36ter, wo es wörtlich heisst: "Wenn das Gesamtinteresse es verlangt, kann der Bund in Abweichung von der Handels- und Gewerbefreiheit Massnahmen treffen, um die Strassen vom Güterfernverkehr zu entlasten." Dies, obwohl die erwähnte SBB-Untersuchung deutlich belegt, dass der für die Bahn wesensgerechte Verkehr bereits auf der Schiene ist. Lenkende Massnahmen seien, wie verlautet, notwendig, weil Schiene und Strasse im Verkehr über mittlere und längere Distanzen (ab rund 100 Kilometern) zueinander in Konkurrenz stünden und im Wettbewerb Verzerrungen festzustellen seien. Zwangsmassnahmen also! Wo bleibt denn da der zu den Pfeilern der schweizerischen Verkehrspolitik gehörende Grundsatz der "freien Wahl des Verkehrsmittels"? Dies ist ein massiver Eingriff in die persönliche Freiheit des Schweizer Bürgers!

Der "kleine Mann" hat das Nachsehen

Verständlich: Wenn der Staat schon seine Bahnen mit (auch aus dem Strassenverkehr stammenden) finanziellen Mitteln fördert, wird er auch dafür sorgen, dass sie benützt werden. Auch wenn es unrationell ist. Auch wenn es der Produktart nicht angepasst ist. Auch wenn der Transport um ein Vielfaches länger dauert.

Wer hat denn hier das Nachsehen? Der Konsument, der auf seine lebensnotwendigen Produkte warten muss! Verschiedene Industriezweige, die ihre Erzeugnisse über ein leistungsfähiges Verteilersystem in den Markt bringen möchten! Und nicht zuletzt die gesamte Transportbranche, die bis anhin einen reibungslosen Service in der landesweiten Güterversorgung geboten hat! Immerhin finden im schweizerischen Strassentransport rund 214'000 Beschäftigte ihr Auskommen. Was geschieht mit diesen Arbeitsplätzen? Sollen wir uns neue Probleme schaffen?

KVP-Vorlage schadet der Schweizer Volkswirtschaft

Die KVP-Vorlage beweist bei näherer Betrachtung ihre Kurzsichtigkeit und bornierte Einäugigkeit von selber. Auf Kosten des für die Schweiz schon allein wegen der Topographie wichtigen Verkehrsträgers "Strasse" fördert diese Politik kompromisslos die Schiene - und richtet damit nicht wiedergutzumachenden volkswirtschaftlichen Schaden an. Einer derart einseitigen und deshalb schädlichen Politik gehört am 12. Juni 1988 eine klare Absage!

Roland Lambert

KVP löst die Probleme des Agglomerationsverkehrs nicht

Mit der Koordinierten Verkehrspolitik (KVP) erhält der öffentliche Verkehr einen hohen Stellenwert. So heisst es in den Verfassungsgrundlagen der neuen Verkehrsartikel beispielsweise, dass der Bund Grundsätze für die Ausgestaltung des regionalen öffentlichen Verkehrs erlässt. Was für Grundsätze das aber einmal sein werden, ist noch nicht bekannt.

Nun liegt die Annahme nahe, diese Grundsätze könnten darauf abzielen, den Privatverkehr durch politische Erlasse zu behindern. Denn nicht wenige Politiker gehen davon aus, dass mit der Behinderung des privaten Autoverkehrs, vor allem in den Agglomerationen der grossen Städte, die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs gesteigert werden kann. Damit, so wird weiter argumentiert, würden nicht nur die Strassen entlastet, auch die Luftbelastung durch die Autos würde abnehmen.

Diese Thesen stehen allerdings auf wackeligen Füßen. So kommt eine Studie des Touring Clubs der Schweiz (TCS) für die Stadt Zürich beispielsweise zur Erkenntnis, dass die dort im Bau befindliche S-Bahn längst nicht die Entlastung vom Strassenverkehr bringt, wie die Politiker und Planer das erwarten. Der Agglomerationsverkehr lässt sich nicht beliebig auf den öffentlichen Verkehr verlagern. Weder reichen dafür die Kapazitäten aus, noch lässt sich der Raum in und um die Städte durch öffentliche Verkehrsmittel lückenlos erschliessen.

Die grossen Städte werden demnach immer einen wesentlichen Anteil des Strassenverkehrs aus den Agglomerationen aufnehmen müssen. Wenn dieser Verkehr auf künstlich angelegte Behinderungen stösst, steigen die Umweltbelastungen durch das Auto deutlich an. Versuche haben klar gezeigt, dass ein flüssiger Verkehr der umweltfreundlichste Verkehr ist.

Die stark auf den öffentlichen Verkehr und gegen den privaten Strassenverkehr ausgerichtete KVP kann die Probleme des Agglomerationsverkehrs nicht lösen. Weder politisch, noch umweltpolitisch.

mr.