

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, 27. April 1988

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Auseinandersetzung um die Vorlage der sogenannten "Koordinierten Verkehrspolitik" (KVP) kommt in Gang. So hat der Bundesrat am vergangenen Freitag sein "Bundesbüchlein" zum Abstimmungssonntag vom 12. Juni veröffentlicht. Dass seine Argumente für die KVP nicht sehr überzeugend ausgefallen sind, bewiesen dann am Wochenende zwei Bundesratsparteien, die ihren Mitgliedern die Nein-Parole empfahlen.

Sowohl bei der FDP, bei der sich Bundesrat Delamuraz für die Vorlage einsetzte, wie auch bei der SVP, bei der die beiden Bundesräte Ogi und Schlumpf vehement für die KVP votierten, drang nach heftiger Diskussion deutlicher als erwartet die Nein-Parole durch. Die KVP verliert damit zusehends an Unterstützung. Dies ist nicht zuletzt das Resultat einer in der Sache wenig überzeugenden Vorlage, wie die Ihnen im heutigen Pressedienst zur freien Verfügung gestellten Artikel darlegen. Sie erhalten folgende Beiträge:

erhalten folgende Beiträge

KVP: In zwanzig Jahren nicht besser geworden !

Ein Bundeshausredaktor blickt zurück: Von der grosspurigen Gesamtverkehrspolitik blieb nur wenig übrig. Und was dem Bürger mit der KVP vorgelegt wird, bringt nichts, was nicht auch ohne diese Vorlage verwirklicht werden könnte.

"Ohne Monopöler ist's dem Schweizer wöhler"

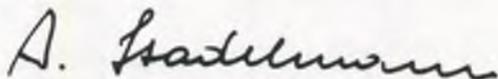
...meinte einst der Nebelspalter. Ein wahres Wort, das zur KVP passt, die uns in der freien Wahl der Verkehrsmittel einschränken will.

Einseitige Sündenbocktheorie taugt nichts !

Dies belegt eine Studie von Prof. Rodolphe Schläpfer von der Eidg. Anstalt für das forstliche Versuchswesen in Birmensdorf. Weil Waldschäden die verschiedensten Ursachen hätten und nicht einfach dem Auto angelastet werden könnten.

Gerne hoffen wir, dass Sie von unserem Angebot Gebrauch machen können. Sie werden nun bis zur Abstimmung am 12. Juni unseren Pressedienst wöchentlich erhalten.

Mit freundlichen Grüssen
i.A. des Presseausschusses



Anton Stadelmann

KVP : In zwanzig Jahren nicht besser geworden !

Sie ist lang - die Leidensgeschichte des Verfassungsartikels über die Koordinierte Verkehrspolitik (KVP). Konkret begann sie am 19. Januar 1972, als der Bundesrat einer Kommission den Auftrag erteilte, eine schweizerische Gesamtverkehrskonzeption auszuarbeiten. Es war ja damals die Zeit der grosspurigen Konzeptionen. Und zwei Jahrzehnte später muss das Volk Elaborate von Elfenbeinturm-Experten ausbaden...

Man könnte die Leidensgeschichte auch schon auf den Mai 1968 zurückdatieren. Damals nahm der Bundesrat in seinem Bericht an die Bundesversammlung über die Richtlinien für die Regierungspolitik in der Legislaturperiode 1968-71 erstmals die Erarbeitung einer umfassenden Gesamtkonzeption der schweizerischen Verkehrspolitik in Aussicht.

Zu Beginn noch fast Euphorie

Die Experten-Kommission machte sich an die Arbeit und lieferte im Frühjahr 1978 ihren Schlussbericht ab. Der Bundesrat übernahm die Empfehlungen weitgehend. Nach ihnen ging es darum, eine Verfassungsgrundlage für Bundesmassnahmen zur Verkehrsentflechtung, Förderung des öffentlichen Verkehrs, Bereitstellung der erforderlichen Finanzen und eine klare Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen zu verankern. Dabei sollte der Treibstoffzuschlag nicht mehr ausschliesslich dem Strassenbau dienen; der Bund soll beim nationalen, die Kantone beim regionalen Verkehr "zahlen und befehlen". Was dann allerdings herausgekommen ist, und über was der Souverän am 12. Juni abzustimmen hat, gleicht diesen Vorstellungen kaum noch.

1985 kam die Vorlage in die parlamentarische Mühle. Der Ständerat war mit dem Bundesrat noch weitgehend einverstanden. Also: Zuweisung der spezifischen Aufgaben an Bund und Kantone sowie Regelung der Finanzierung leistungsfähiger Anlagen für den öffentlichen und den privaten Verkehr. Ein Rückweisungsantrag unterlag noch klar mit 28 zu 7 Stimmen.

"Redeschlacht" im Nationalrat

Am 4. März 1986 war die Reihe dann am Nationalrat. Wer erinnert sich noch an die "Redeschlacht" anlässlich der dreieinhalbstündigen Eintretensdebatte? Darauf hin beschlossen die Volksvertreter stillschweigend, auf die "Weichenstellung für die Fahrt in die Zukunft" einzutreten, wie sich Bundesrat Leon Schlumpf ausdrückte. Dann aber zeigte sich viel mehr Opposition als in der Kleinen Kammer.

Vor allem die Kompetenzverteilung und die Finanzierungs-
Vorschläge riefen die gegensätzliche Opposition von
Kantonen, Privatbahn- und Umweltschutzkreisen sowie von
Automobilverbänden auf den Plan: Nicht weniger als vier
Eventualanträge lagen zu den beiden vorgeschlagenen KVP-
Verfassungsartikeln vor! Die Förderungswürdigkeit des
öffentlichen Verkehrs war unbestritten, das Wie und Wieviel
dagegen nicht. So meinte etwa der heutige Bundesrat Flavio
Cotti (CVP/TI), damals noch Parlamentarier: "Der Grundsatz
der freien Verkehrsmittelwahl muss bestehen bleiben."

Die Aufgabenteilung war vorerst den um ihre
Bundessubventionen bangenden Privatbahnen und Kantonen ein
Dorn im Auge. Die "Bahnlobby" hatte in der vorberatenden
Nationalratskommission im Gegensatz zum Bundes- und Ständerat
eine nach Strasse und Schiene getrennte Kompetenzzuweisung
durchgedrückt. Die Aufgabenteilung "Bund/national - Kantone/
regional" sollte nur für das Strassennetz, nicht aber für
den öffentlichen Verkehr gelten. Gegen die
Verkehrshierarchie nahm die FDP-Fraktion Stellung, dafür
plädierten SVP, CVP und SP.

"Herzstück" ade

Schliesslich blieb am zweiten Verhandlungstag das
"Herzstück" der KVP, die Aufgabenteilung zwischen Bund und
Kantonen im öffentlichen Verkehr nach zweistündiger
Monsterdebatte endgültig auf der Strecke: Mit 118 zu 44
Stimmen entschied der Nationalrat sich gegen den bundes- und
ständerätlichen Beschluss der hauptsächlichlichen
Kantonszuständigkeit für den Regionalverkehr und gab der
gemeinsamen Verantwortung von Bund und Kantonen den Vorzug.
Damit aber auch eine Bevorzugung des öffentlichen gegenüber
dem privaten Verkehr. Abgelehnt wurde ein "Einheitspool" für
die Verkehrsfinanzierung.

Siegreich blieb die Kommissionsmehrheit, die eine klare
Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen beim
Regionalverkehr ablehnte und einer gemeinsamen Verantwortung
von Bund und Kantonen für den öffentlichen Verkehr den
Vorzug gab, mit 99 zu 61 Stimmen gegenüber einem Kompromiss-
Vorschlag von CVP-Seite. Oppositionslos genehmigt wurde
dagegen der Lastenausgleich für jene Kantone, die sonst
unverhältnismässige Leistungen für den Verkehr erbringen
müssten.

Gegen Handels- und Gewerbebefreiheit

Mit 86 zu 45 Stimmen entschied sich der Nationalrat gegen
verfassungsmässig als zwingend vorgeschriebene Massnahmen
zur Entlastung der Strassen vom Güterfernverkehr. Nach dem
bereits im Juni 1985 vom Ständerat verabschiedeten Text

"kann" der Bundesrat im Gesamtinteresse solche Massnahmen "nötigenfalls unter Abweichung der Handels- und Gewerbefreiheit" treffen. Damit ging die marktwirtschaftliche Grundlage der KVP verloren.

Zu zahlreichen Anträgen gab auch die Finanzierungsfrage Anlass. In insgesamt acht Abstimmungsvorlagen (!) obsiegte der Vorschlag von Ständerat und Kommissionsmehrheit über alle Gegenanträge. Die gemeinwirtschaftlichen Aufwendungen des öffentlichen Verkehrs sollen aus allgemeinen Bundesmitteln bestritten werden. Für den öffentlichen Verkehr wurde ein vom Gesetzgeber langfristig festzulegender Anteil der Steuer- und Zolleinnahmen reserviert. Für den Privatverkehr die Hälfte des Treibstoff- Reinertrags. Sollte dies nicht genügen, so sind für das Strassenwesen ein Zollzuschlag und zur Deckung der ungedeckten allgemeinen Privatverkehrskosten Benützungsabgaben der Verkehrsteilnehmer vorgesehen. Mit dem nicht gerade überzeugenden Stimmenverhältnis von 71 zu 26 verabschiedete der Nationalrat den Bundesbeschluss.

Die Kehrtwendung des Ständerates

Am 18. Dezember 1986 kam dann die definitive Ernüchterung, als der Ständerat entschied: Die koordinierte Verkehrspolitik bleibt unkoordiniert. Er schloss sich mit 24 zu 18 Stimmen dem Nationalrat an, der die Finanzierung auch des öffentlichen regionalen Verkehrs einseitig dem Bund übertragen hatte. Somit kam es nicht zu der vom Bundesrat und Mehrheit der Ständeratskommission gewünschten Aufgabenteilung. Ein Antrag, wenigstens die Hauptverantwortung den Kantonen zu überlassen, scheiterte in der Folge ebenfalls mit 21 zu 18 Stimmen.

Somit blieb die Netzhierarchie der Stolperstein in der Verfassungsgrundlage für die KVP. Der Ständerat folgte in der Differenzbereinigung dem Nationalrat, wonach der Bund für die Finanzierung der Verkehrsnetze aufzukommen habe. Bundesrat und die Mehrheit der Ständeratskommission wollten die regionalen öffentlichen Verkehrsnetze in die Verantwortung der Kantone und das nationale Netz in die Hände des Bundes legen. Der Ständerat korrigierte somit auch seine früher gefasste Meinung. Dem fügte der Nationalrat nichts mehr bei. In der Schlussabstimmung vom 20. März 1987 verabschiedete er die Vorlage mit 106 zu 23 Stimmen. Der Ständerat folgte mit 24 zu 15 Stimmen.

Wir stimmen also am 12. Juni über eine Vorlage ab, der das Herzstück fehlt, und welche alle Lasten einseitig dem privaten Verkehr aufhalsen will.

P.E.

"Ohne Monopöler ist's dem Schweizer wöhler !"

Die freie Wahl der Verkehrsmittel gefährdet

Neben der Gefährdung der Zweckbindung von Treibstoffzoll-
Erträgen bildet die Gefährdung der freien Wahl der Verkehrs-
mittel einen weiteren Stein des Anstosses in der Vorlage
über die "Koordinierte Verkehrspolitik" (KVP), über die das
Schweizervolk am 12. Juni zu befinden hat. Die
Infragestellung wird in der Vorlage selbst nicht
vollumfänglich deklariert, doch ist sie in teilweise
verklausulierter Formulierung herauszulesen.

Die freie Wahl des Verkehrsmittels gehört zu den
Grundrechten, die vom Schweizer seit eh und je als verbrieft
empfunden werden. Wohl ist in der geltenden Bundesverfassung
ein solches Recht nicht ausdrücklich stipuliert, und
tatsächlich gibt es einzelne Fälle, in denen dieses Recht
auch heute nicht gewährleistet ist: Wo eine Strasse oder
eine Bahnverbindung wegen Unwetterschäden vorübergehend
unbrauchbar geworden ist, muss gezwungenermassen auf ein
anderes Verkehrsmittel ausgewichen werden. Es ist aber
unverhältnismässig, daraus ableiten zu wollen, der Grundsatz
der freien Verkehrsmittelwahl bestehe schon heute nicht
mehr.

So stellte denn der Grundsatz der freien Wahl der
Verkehrsmittel eine zentrale Forderung der Gesamtverkehrs-
konzeption (GVK) dar. Die mehr politisch als sachlich
motivierten Ziele der Bestimmungen der Vorlage über eine
"Koordinierte Verkehrspolitik" sehen dies jedoch nicht vor.
Im Gegenteil, sie zielen darauf ab, mit Zwangsvorschriften
den Motorfahrzeugverkehr einzuschränken.

Unter "Koordination" verstehen die Befürworter der Vorlage den Verzicht auf einen Weiterausbau des Strassennetzes zur Beschränkung des privaten Strassenverkehrs. Auf der anderen Seite meinen sie die Subventionierung des kollektiven Verkehrs auf Schiene und Strasse mit zurzeit noch zweckgebundenen Erträgen aus den Treibstoff-Fiskalbelastungen.

Um sicherzustellen, dass der öffentliche Verkehr, dessen grosszügiger Ausbau bereits beschlossen ist, auch benützt werden muss, ist mit Zwangsmassnahmen gegen den privaten Strassenverkehr zu rechnen. Und damit ist die freie Wahl des Verkehrsmittels in Frage gestellt. Genau diese Kompetenz will sich der Bund mit der Vorlage über die KVP geben lassen.

Was den Güterverkehr anbetrifft, so sind die diesbezüglichen Bestimmungen im Projekt für eine KVP noch deutlicher, heisst es doch im vorgeschlagenen Artikel 36ter: "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 Leon Schlumpf vom Güterverkehr ab 100 Kilometer Distanz.)

Unter schweizerischen Verhältnissen kann im Bereich des Inlandverkehrs nicht ernsthaft von "Güterfernverkehr" gesprochen werden. Eine Distanzbeschränkung für den Güterverkehr auf der Strasse würde zudem die Randregionen benachteiligen, weil deren Güterversorgung praktisch nur noch über den umständlicheren und zeitraubenden Bahntransport erfolgen dürfte.

Ausserdem ist es 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.). Zu bedenken ist auch, dass nur gerade 20 Prozent der Ortschaften in unserem Land einen Bahnhof besitzen...

"Ohne Monopöler ist's dem Schweizer wöhler" war schon vor Jahren im Nebelspalter zu lesen, als es darum ging, dem Bund zusätzliche Kompetenzen zu verweigern. Diese Feststellung dürfte auch heute noch gültig sein. Es ist nicht einzusehen, weshalb dem Bund auf dem Gebiete des Verkehrs neue Kompetenzen einzuräumen sind. Denn für die Realisierung dessen, was sinnvollerweise gemacht werden muss und auch getan wird, verfügt der Bund heute schon über mehr als genug Vollmachten in Form von Verfassungs-, Gesetzes- und Verordnungsbestimmungen. Daher NEIN zur KVP !

A.A.

Einseitige Sündenbocktheorie taugt nichts

Die KVP öffnet die Subventionsschleuse zulasten der Automobilisten

pd. Die Verfassungsartikel über die Koordinierte Verkehrspolitik (KVP), über die am 12. Juni abgestimmt wird, sollen nach dem Willen ihrer Befürworter auch dem Umweltschutz dienen. Im Visier steht der private Motorfahrzeugverkehr. Er sei, so wird immer wieder behauptet, hauptverantwortlich für das Waldsterben. Unterhält man sich aber mit Wissenschaftlern, so zeichnen diese, vor allem nach den neuesten Erkenntnissen, ein differenzierteres Bild.

Viele Ursachen für Waldschäden

An der Eidgenössischen Anstalt für das Forstliche Versuchswesen (EAFV) in Birmensdorf, wo man sich intensiv mit dem Problem der Waldschäden befasst, trifft man beispielsweise auf sehr unterschiedliche Ansichten über die Ursachen des Waldsterbens. Der Direktor der EAFV, Professor Rodolphe Schlaepfer nahm kürzlich dazu wie folgt Stellung:

- "Das Phänomen Waldsterben ist aufgrund des heutigen Standes der Forschung ein sehr komplexes Problem, für das mehrere Faktoren in Frage kommen. Man kann demzufolge in der Regel weder von Klimaeinflüssen noch von Luftverschmutzung als einzige Ursache sprechen.
- Es ist davon auszugehen, dass das Waldsterben sehr wahrscheinlich - je nach Region - auf verschiedene Ursachen zurückzuführen ist.
- Die Anteile, welche die verschiedenen Faktoren am Waldsterben haben, sind noch nicht genau bekannt.
- Das Waldsterben ist ein Phänomen, das zusätzlich zu den klassischen Ursachen wie Wildschäden, Windwurf, Schneebruch und mangelnde Pflege hinzukommt.

- Bis heute liess sich ein direkter Zusammenhang zwischen Luftverschmutzung und Waldsterben nicht beweisen. Doch die Wissenschaft geht davon aus, dass sich die Waldschäden ohne Beteiligung der Luftverschmutzung (und zwar gesamthaft gesehen, nicht nur auf den Verkehr bezogen), nicht erklären lassen.

- Es ist unbestritten, dass die Vitalität der Wälder in den letzten fünf Jahren stark nachgelassen hat. Und zwar europaweit."

Die Schweiz ist keine Insel

Demzufolge muss nach Professor Schläpfer das Problem der Waldschäden auf internationaler Ebene gelöst werden. Die Schweiz, so der Leiter der EAFV, sei eben keine Insel. In der EAFV ist man ausserdem der Ansicht, dass vor allem in den Gebirgsregionen nicht nur die Luftverschmutzung (deren Rolle, wie bereits aufgezeigt, keineswegs genau definiert ist), eine wichtige Rolle spielt. So sind Bäume, die an ungünstigen, meist steilen Hängen stehen, durch Witterungseinflüsse, aber auch durch mangelnde Pflege gefährdet. Die mangelnde Pflege hat ihre Ursache nicht selten in der ungünstigen Infrastruktur. Wenn die Bäume im Gebirge einmal durch Naturgewalten beschädigt wurden und aus den genannten Gründen keine Waldpflege erfolgte, dann macht sich anschliessend der Borkenkäfer ans Werk und bringt ganze Bestände in Gefahr.

Umweltschutz braucht die KVP nicht

All diese Argumente sollen nun keineswegs dazu dienen, in den Anstrengungen des Umweltschutzes nachzulassen und nichts mehr für die Sanierung der Wälder zu unternehmen. Dazu benötigt man jedoch keine neuen Verfassungsinitiative für

eine Koordinierte Verkehrspolitik, die auch die Möglichkeit offen lässt, dass Treibstoffgelder in Milliardenhöhe zweckentfremdet werden.

Es besteht nämlich durchaus die Gefahr, dass die KVP zu einem Subventionierungsinstrument für die Forstwirtschaft gemacht wird. Bereits heute werden Benziningelder in Millionenhöhe zur Waldsanierung eingesetzt. Mit der KVP wäre der Bund in der Lage, die Subventionsschleusen zulasten der Automobilisten ganz zu öffnen. Dem aber ist ein Riegel vorzuschieben. Denn wie die wissenschaftlich fundierten Argumente zeigen, weiss man heute nicht einmal, ob und wie stark der Autoverkehr für Schäden im Wald verantwortlich ist. Deshalb muss verhindert werden, dass der Privatverkehr über die KVP zum Subventionierungsinstrument wird. Daher am 12. Juni : KVP-Verkehrsartikel Nein.