

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE FUER EINE KOORDINIERTE VERKEHRSPOLITIK

Presseausschuss - Postfach 1759 - 3001 Bern - Tel. 031/44 23 64

An die Redaktionen der
Deutschschweizer und räto-
romanischen Medien

Bern, 10. Mai 1988

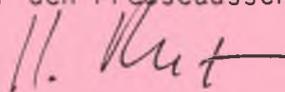
Sehr geehrte Damen und Herren

Nachdem die CVP der Schweiz, die Vereinigung Schweizerischer Angestelltenverbände, der LdU und mehrere kleine Parteien am vergangenen Wochenende die JA-Parole zur koordinierten Verkehrspolitik gefasst haben, sind die Chancen dieser Abstimmungsvorlage, am 12. Juni angenommen zu werden, intakt. Trotzdem geht es nach wie vor darum, grosse Anstrengungen zu unternehmen, um die komplexe Materie den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern verständlich machen zu können. Wir zählen deshalb auf Ihre Mitarbeit und stellen Ihnen in der Beilage Beiträge von Bundesrat Dr. Arnold Koller, Nationalrat Rolf Seiler (CVP/ZH), Nationalrat Franz Steinegger (FDP/UR) und Nationalrat Paul Rutishauser (SVP/TG) zum kostenlosen Abdruck zur Verfügung.

Gleichzeitig erlauben wir uns, Sie darauf aufmerksam zu machen, dass die Pressekonzferenz unseres Aktionskomitees am Donnerstag, den 2. Juni 1988, in Bern stattfindet. Eine detaillierte Einladung werden Sie mit der nächsten Ausgabe unseres Pressedienstes erhalten.

Mit freundlichen Grüssen

Für den Presseausschuss



Hanspeter Merz

Beilagen erwähnt

Ja zur KVP - ein Akt der Gerechtigkeit

Von Bundesrat Arnold Koller

Warum schlagen Bundesrat und Parlament Volk und Ständen die Annahme von Verfassungsgrundlagen für eine koordinierte Verkehrspolitik vor? Das Ausmass des heutigen Verkehrs einerseits und die Vorhersage der Experten andererseits, die bis zum Jahre 2000 mit einer weiteren Steigerung des Verkehrsaufkommens um rund 30 % rechnen, verlangen nach einer gesamtheitlichen Betrachtungsweise. Strassen-, Schienen- und Luftverkehr, ergänzt durch die Möglichkeiten der Schifffahrt, sollen in Zukunft aufeinander abgestimmt werden. Eine voneinander getrennte Weiterentwicklung der verschiedenen Verkehrssektoren lässt sich aufgrund der schädlichen Auswirkungen, die dieses unkoordinierte Vorgehen auf unsere Umwelt hätte, nicht mit den Bestrebungen nach dem Schutz unserer natürlichen Lebensgrundlagen vereinbaren.

Die Kantone im Gleichgewicht

Die KVP hat sich ein Miteinander der verschiedenen Verkehrsträger zum Ziel gesetzt. Das Auto wird nicht gegen die Bahn, die SBB nicht gegen die Privatbahnen ausgespielt. Oeffentlicher und individueller Verkehr sollen einander sinnvoll ergänzen, die Möglichkeit der freien Wahl des Verkehrsmittels wird nicht in Frage gestellt. Mit der koordinierten Verkehrspolitik kann auch ein gerechterer Lastenausgleich erreicht werden. Die heutigen Aufwendungen der Kantone für die Bewältigung des Verkehrsaufkommens sind unterschiedlich. Vorallem die finanzschwachen Randregionen und die Agglomerationen leiden unter einer übermässigen Belastung. Die KVP enthält die Garantie, dass kein Kanton mehr unverhältnismässige Leistungen für den Verkehr erbringen müssen. Diese Garantie bringt auch den Privatbahnkantonen mehr Sicherheit für eine gerechte Behandlung.

Am verkehrspolitischen Scheideweg

Die KVP ermöglicht aber nicht nur eine sinnvolle Ergänzung von öffentlichem und privatem Verkehr sowie einen gerechteren Lastenausgleich, sie stellt auch die Grundlagen zur Verfügung, die für die Lösung des schwierigen Problems des Transitverkehrs in unserem Land notwendig sind. Es müssen die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass der Güterferntransport von der Strasse auf die Schiene verlagert werden kann. Wenn in den Verfassungsgrundlagen für eine koordinierte Verkehrspolitik festgelegt wird, dass die Schwerverkehrsteilnehmer im Notfall dazu angehalten werden können, von unserem Huckepack-Angebot Gebrauch zu machen, wird damit das Ziel einer merklichen Entlastung unserer Strassen verfolgt, falls dieses Ziel auf freiwilliger Basis nicht erreicht werden sollte. Unser neutrales Land im Herzen Europas kann es sich nicht leisten, sich in eine Situation manövrieren zu lassen, wo wir die Probleme des wachsenden Transitverkehrs nur noch mit Notrecht lösen könnten.

Der Bundesrat ist sich durchaus bewusst, dass es gerade im Verkehrswesen schwierig ist, die sehr unterschiedlichen Interessen auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen.

Wir befinden uns heute an einem verkehrspolitischen Scheideweg. Entweder gibt man sich auch in Zukunft mit einer rein sektoriellen Betrachtungsweise zufrieden, oder aber man entscheidet sich für den Blick für das Ganze. Weil der Bundesrat davon überzeugt ist, dass wir in der Verkehrspolitik um gesamtheitliche Entscheide nicht herumkommen, empfiehlt er die Verfassungsgrundlagen für die koordinierte Verkehrspolitik in Uebereinstimmung mit den Eidgenössischen Räten zur Annahme. Ein Nein zur KVP würde unsere Bemühungen um die Lösung der rasch zunehmenden Verkehrsprobleme um mindestens ein Jahrzehnt zurückwerfen, und wir liefen Gefahr, sie schon bald nurmehr mit Notrecht lösen zu können.

Für eine vernünftige und umweltgerechte Verkehrspolitik

Von CVP-Nationalrat Rolf Seiler, Zürich

Die Verfassungsgrundlagen für eine koordinierte Verkehrspolitik (KVP), über die am 12. Juni 1988 abgestimmt wird, ermöglichen endlich eine vernünftige und umweltgerechte Verkehrspolitik. Sie machen den Weg frei für eine koordinierte Planung der Verkehrsinvestitionen, für eine zweckmässige Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen und stellen die Finanzierung sowohl des privaten wie des öffentlichen Verkehrs sicher. Zudem werden nicht nur die reinen Verkehrsbedürfnisse, sondern auch die Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt berücksichtigt.

Die bisherige Verkehrspolitik war eine reine Verkehrsträgerpolitik, seit dem Siegeszug des Autos vor allem eine Strassenbaupolitik. Uebergeordnete Gesichtspunkte des Umweltschutzes, der Raumordnung, des Energieverbrauchs, der Gesundheit wurden beim unkoordinierten Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsträger wenig oder gar nicht berücksichtigt.

Eine Gesamtverkehrspolitik

Mit den Verfassungsgrundlagen für eine koordinierte Verkehrspolitik will man von dieser sektoriellen Ausrichtung wegkommen. Der Gesetzgeber soll verpflichtet werden, eine schweizerische Gesamtverkehrspolitik zu betreiben. Diese Verkehrspolitik hat neben den echten Mobilitätsbedürfnissen auch die Auswirkungen auf Mensch und Umwelt zu berücksichtigen. Die negativen Auswirkungen des Verkehrs sollen so weit als möglich verhindert werden.

Auch der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur hat sich an den Zielen der Gesamtverkehrspolitik zu orientieren. Der Ausbau

der Verkehrsträger darf nicht mehr isoliert, sondern muss koordiniert erfolgen, gemäss den Bedürfnissen aller Verkehrsbenützer. Schiene und Strasse z.B. sollen ihren spezifischen Vorteilen entsprechend gezielt gefördert werden. Die einseitige Bevorzugung des privaten Strassenverkehrs ist dort zu unterlassen, wo der öffentliche Verkehr die Aufgaben umweltfreundlicher erfüllen kann.

Die Rechnung geht auf

Die Benützer der einzelnen Verkehrsnetze haben grundsätzlich die von ihnen verursachten Kosten langfristig zu decken. Die Abgeltung für gemeinwirtschaftliche Leistungen werden in Abzug gebracht. Die Benützer haben wie bisher Abgaben für die vom Staat finanzierten Verkehrsnetze zu leisten. Neu sollen jedoch auch die weiteren Kosten des Verkehrs (Umweltbelastungen, Unfälle usw.), die heute von der Allgemeinheit getragen werden, durch die Verkehrsbenützer gedeckt werden. Der die Umwelt mehr belastende Verkehr wird dadurch verstärkt zur Kasse gebeten. Nur mit einer solchen Vollkostenrechnung kann gewährleistet werden, dass sich die Wettbewerbsbedingungen der verschiedenen Verkehrsträger einigermaßen angleichen.

In bezug auf die Finanzierung will man mit der KVP vergleichbare Verhältnisse für den privaten und den öffentlichen Verkehr schaffen. Beim privaten Verkehr bleibt grundsätzlich das bisherige System der Strassenfinanzierung gültig. Neu soll auch der öffentliche Verkehr über zweckgebundene Einnahmen verfügen: es handelt sich dabei um einen Teil der Steuer- und Zolleinnahmen des Bundes, der vom Gesetzgeber festgelegt wird. Sofern es für die Verwirklichung der Ziele der Gesamtverkehrspolitik notwendig ist, kann der Gesetzgeber die Verwendung der zweckgebundenen Mittel vorübergehend ändern. Ein entsprechender Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum.

Ein Stein des Anstosses ist die Kompetenz, die es dem Bund ermöglichen soll, Massnahmen zu treffen, um die Strassen vom Güterfernverkehr zu entlasten. Gerade diese Kompetenz aber braucht der Bund in Zukunft dringend, um die Durchfahrt der schweren Brummer aus den EG-Staaten durch unser Land verhindern zu können.

Die KVP-Verfassungsgrundlagen ermöglichen eine Verkehrspolitik, die weitere kostspielige Doppelspurigkeiten verhindert. Sie verhindern, dass Einzelinteressen vor denjenigen der Allgemeinheit gestellt werden und geben dem Gemeinwohl gegenüber wirtschaftlichen Gruppeninteressen den Vorzug. Mit einem überzeugten Ja kann das Schweizervolk beweisen, dass das Bekenntnis zu einem besseren Schutz unserer Lebensgrundlagen kein blosses Lippenbekenntnis ist.

(77 Zeilen à 60 Zeichen)

Koordinierte Verkehrspolitik:

Unberechtigte Horrorvisionen für die Ausführungsgesetzgebung

von FDP-Nationalrat Franz Steinegger, Flüelen

Die Gegner des Verfassungsartikels für eine koordinierte Verkehrspolitik bringen entweder Gründe der Verfassungsästhetik vor oder malen für die Ausführungsgesetzgebung wahre Horrorvisionen an die Wand. Wenn der Verfassungsästhetik ein derartiger Stellenwert zukommen würde, müsste mit baldigen, geradezu fiebrigen Anstrengungen für die Totalrevision der Bundesverfassung gerechnet werden. Allerdings ist dies nicht zu befürchten, denn viele, die sich heute für die Schönheit der Verfassung einsetzen, werden sich später auch für die etwas verflochtene bisherige Bundesverfassung stark machen.

Zugegeben, von Autofeinden und extremen Grünen ist im Zusammenhang mit Lastwagen und Autos schon viel Unsinn geredet, geschrieben und gefordert worden: Die Urner Polizei müsse am Gotthard nicht nur das Gesamtgewicht, die Einhaltung der Arbeitszeit, die Missachtung der Giftverkehrsvorschriften usw. kontrollieren. Sie müsse auch nach "unberechtigten" Transportgütern Ausschau halten, welche nur zur Anzapfung des EG-Subventionsdschungels transportiert würden. Nach 100 km müsse jeder Lastwagen anhalten, um die Güter auf die Bahn umzuladen. Wegen der sozialen Kosten des Strassenverkehrs müssten die Treibstoffzollgelder für alle möglichen und unmöglichen Zwecke angezapft werden.

Darf man nun derartige Extremforderungen als reale Möglichkeit in einer künftigen Ausführungsgesetzgebung herbeireden, um den KVP-Verfassungsartikel zu bekämpfen? Die Wirklichkeit ist doch so, dass ausser vielleicht einigen wenigen Versuchen in Gemeinden bisher die Grundsätze der Verhältnismässigkeit eingehalten worden sind. Wohl haben wir die schärf-

ste Umweltschutzgesetzgebung im Verkehrsbereich. Dies hat aber zu keiner Erdrosselung des Individualverkehrs geführt, sondern dient auch dem wohlverstandenen Interesse der Automobilisten. Dazu kommt, dass alle diese Ausführungsgesetze dem fakultativen Referendum unterstehen würden. Es zeugt von wenig Courage und Selbstvertrauen, wenn man sich zu schwach fühlt, um allfälligen Uebertreibungen in Ausführungsgesetzen mit dem Referendum den Garaus zu machen. Der Kampf um ein fakultatives Referendum ist vielleicht etwas teurer als die Bekämpfung eines Verfassungsartikels. Dafür kann das fakultative Referendum gezielt eingesetzt werden und dient weniger der Kaschierung einer zwischen Autopartei und Extremgrünen entstandenen Verunsicherung.

Persönlich hätte ich es auch lieber gesehen, wenn für die Umleitung von Treibstoffzollgeldern anstelle eines Bundesgesetzes mit fakultativem Referendum eine obligatorische Volksabstimmung nötig gewesen wäre. Man muss aber auch anerkennen, dass ein Kompromiss gesucht und gefunden worden ist, da nur eine vorübergehende Umleitung auf diese Weise beschlossen werden könnte.

Das Schwerverkehrsmass ist voll

Unverständlich ist für mich jedoch die Opposition gegen die Möglichkeit zur Umleitung des Güterfernverkehrs von der Strasse und gegen die Möglichkeit zur Belastung des Transitverkehrs mit den von ihm verursachten Kosten. Will man denn, nachdem der Brenner die Kapazitätsgrenze erreicht hat, die ganze künftige Schwerverkehrsentwicklung - mit der Tendenz zur Verdoppelung bis nach dem Jahre 2000 - auf die Gotthardroute konzentrieren? Sollen die künftig 4'000 bis 5'000 Lastwagen im Tag zunächst dosiert während den ganzen 24 Stunden durch den Tunnel geschleust werden, weil bei einer Konzentration auf die Tagesstunden die Ventilation nicht ausreichen würde? Und soll, nachdem das Nachtfahrverbot so

ausser Kraft gesetzt worden wäre, die zweite Tunnelröhre am Gotthard gebaut werden, um anschliessend die 40-Tonnen-Lastwagen gemäss EG-Forderung zuzulassen? Und dies alles soll sich dann noch ohne Belastung des Transitschwerverkehrs abwickeln. Mir ist die Umleitung von ein paar Millionen Franken zu Treibstoffzollgeldern für die künftige Bahnalpen-transversale lieber als die Aussicht, als Urner mit meinen Steuergeldern und mit meinen Benzinkäufen den ausländischen Transitschwerverkehr subventionieren zu müssen. Als Mitglied eines gegen die KVP-Vorlage angetretenen Automobilverbandes muss ich auch festhalten, dass mir das Autofahren zwischen zwei holländischen Grossvehikeln oder hinter einigen italienischen Lastwagen im Gotthardtunnel keine besonderen Lustgefühle verursacht.

Im Reusstal werden die Jahresgrenzwerte der Luftreinhalteverordnung teilweise überschritten. Bis März 1991 müssen die Massnahmen zur Reduktion der übermässigen Immissionen verwirklicht sein. Dies könnte nach Beschränkungen im Transitverkehr rufen. Angesichts dieser Situation kann der Urner Automobilist mit der Anschaffung eines Katalysatorautos gar keinen Beitrag zur Luftverbesserung leisten. Jede derartige Umweltschutzinvestition wird kompensiert durch den bestehenden und künftigen Stickoxidausstoss des Lastwagentransits. Es wird damit einfach Kapazität für weitere Lastwagenabgase geschaffen. Ist dies nicht auch für den Automobilisten eine Zumutung?

(90 Zeilen à 60 Zeilen)

Der Umwelt zuliebe: Ein Ja für die KVP

Von Nationalrat Paul Rutishauser (SVP/TG)

Die Verfassungsartikel für eine koordinierte Verkehrspolitik (KVP) verlangen eine Gesamtverkehrspolitik: Die Entwicklung aller Verkehrsträger zu Lande, zu Wasser und in der Luft soll aufeinander abgestimmt werden.

Diese koordinierte Verkehrspolitik dient der Erhaltung und Verbesserung der Lebensqualität, indem sie die echten Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigt, die verfügbaren Ressourcen sparsam einsetzt und die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt so weit als möglich vermindert.

Bezugsrahmen schaffen

Bisher wurde Verkehrspolitik sektoriell betrieben. Die Strassenbauprogramme standen im Vordergrund, sie profitierten von den einseitig fliessenden finanziellen Mitteln aus Treibstoffzöllen. Die von der Allgemeinheit zu tragenden sozialen Kosten wurden nicht berücksichtigt. Die koordinierte Verkehrspolitik setzt übergeordnete politische Prioritäten und Zielvorgaben: Umwelt-, Energie-, Raumordnungs-, Sozial- oder Gesellschaftspolitik finden als Bezugsrahmen der Verkehrspolitik Beachtung. Der Gesetzgeber soll neu zu einer Gesamtverkehrspolitik verpflichtet werden, damit Fehlentwicklungen vermieden oder korrigiert werden können.

Förderung des öffentlichen Verkehrs

Die bessere Berücksichtigung des Umweltschutzes bedingt eine Förderung des öffentlichen Verkehrs. Dessen verlorengewonnene Wettbewerbsfähigkeit soll wieder hergestellt werden, indem seine Attraktivität gesteigert wird. Dieses Ziel wird mit einer besonderen, zweckgebundenen Finanzierung ange-

strebt. Die freie Wahl des Verkehrsmittels wird mit der KVP aber grundsätzlich gewahrt. Einzig im Zusammenhang mit dem Güterverkehr besteht die Möglichkeit - wenn es das Gesamtinteresse erfordert - den Schwerverkehr zur Entlastung der Strasse auf die Schiene umzulagern. Dies kann nötigenfalls in Abweichung von der Handels- und Gewerbebefreiheit, jedoch ausschliesslich auf dem Gesetzesweg erfolgen. Die bewusst verbreitete Angst vor dieser möglichen Einschränkung der Handels- und Gewerbebefreiheit ist unbegründet, um so mehr als die gleiche Bestimmung beispielsweise in Art. 31bis bereits in der Verfassung verankert ist.

Sonderfinanzierung - auch im Interesse der Autofahrer

Die Vorlage der KVP schafft für den öffentlichen Verkehr neu eine Sonderfinanzierung, indem jährlich ein prozentualer Anteil der Steuern und Zolleinnahmen für diese Bedürfnisse ausgeschieden wird.

Diese Finanzierung ist auch für uns Autofahrer zumutbar, denn auch wir profitieren vom öffentlichen Verkehr, wenn ein leistungsfähiges Angebot vorhanden ist und jener, der auf seinen Wagen angewiesen ist, auf den Strassen wieder mehr Platz hat. Die koordinierte Verkehrspolitik liegt absolut im Interesse des vernünftigen Autofahrers. Der Privatverkehr wird trotz Wettbewerbsverbesserung des öffentlichen Verkehrs weiterhin zunehmen. Neue Autobahnen zu erstellen wird politisch kaum möglich sein. Eine weitere Ausdehnung des übrigen Strassennetzes stösst beim Volk auf Widerstand. Zu gewissen Zeiten und an bestimmten Orten wird deshalb ein Verkehrschaos unvermeidlich sein.

Wer dieser Fehlentwicklung entgegentreten will, muss am 12. Juni Ja zur KVP sagen. Sie

- trägt Sorge zur Umwelt;
- gleicht die Wettbewerbsnachteile des öffentlichen Verkehrs aus;
- zwingt zu einer besseren Planung und Ausnützung aller Verkehrswege;
- bringt auch den Randregionen eine bessere Verkehrser-schliessung und
- sorgt für einen besseren Lastenausgleich unter den Kantonen.

(68 Zeilen à 60 Zeichen)