

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, 4. Mai 1988

Sehr geehrte Damen und Herren

"Rechtsstaatlich verfehlt und verkehrspolitisch nicht notwendig" - mit diesen Schlagworten bezeichnet der Bündner Nationalrat Dr. Peter Aliesch (FDP) in seinem Beitrag die KVP-Verkehrsartikel, die am 12. Juni dem Volk zur Abstimmung vorgelegt werden. In der Tat erhalten Bundesrat und Parlament mit den neuen Verfassungsartikeln einen Blankocheck für fast alle zukünftigen Beschlüsse im Verkehrsbereich. Selbst in heftig umstrittenen Grundsatzfragen werden Entscheide gefasst werden können, ohne dass das Volk überhaupt um seine Meinung anfragt werden muss. Eine solche Verfassung ist rechtsstaatlich verfehlt.

Dass die KVP-Verkehrsartikel zur Förderung des öffentlichen Verkehrs nicht notwendig sind, zeigt sich an den Beschlüssen der letzten Jahre über die Tarifverbilligungen, die Leistungsaufträge SBB, die Bahn 2000 usw. Auch wenn die KVP-Artikel am 12. Juni abgelehnt werden, können wir die Verkehrspolitik der vergangenen Jahre, mitsamt der Förderung des öffentlichen Verkehrs, weiterentwickeln, ohne dass wir die vielen Defekte der KVP in Kauf nehmen müssen. Auch für den Bau der Alpentransversale sind die KVP-Verkehrsartikel nicht vorausgesetzt.

Zu den Defekten der KVP gehört zweifellos die Idee, den privaten Strassenverkehr zum Teil unter Verdrängung der Handels- und Gewerbefreiheit neuen Beschränkungen und Verboten unterwerfen zu können. Zwei Beiträge unseres Pressedienstes sind diesem Thema gewidmet, wobei einer aus der Feder von Nationalrat Willi Neuenschwander (SVP, Zürich) stammt.

Gerne hoffen wir, dass Sie für den einen oder anderen Beitrag unseres Pressedienstes Verwendung finden können. Sollten Sie weitere Wünsche haben, so rufen Sie uns an!

Mit freundlichen Grüßen

Für den Presseausschuss:


H. Koller, lic.iur.

Rechtsstaatlich verfehlt, verkehrspolitisch nicht notwendig

Zur Abstimmung über die koordinierte Verkehrspolitik (KVP)

von FDP-Nationalrat Dr. Peter Aliesch (Malans GR)

Die Schweiz erhielte mit der KVP in diesem staats- und wirtschaftspolitisch sehr wichtigen Bereich Verfassungsgrundlagen, die verfassungsrechtlich als verfehlt, aus finanzpolitischer Sicht als problematisch und für die Lösung der heutigen wie künftigen Verkehrsprobleme als nicht notwendig zu bezeichnen sind.

Blankocheck

Mit den neuen Verfassungsgrundlagen erhalten Bundesrat und Parlament vom Schweizervolk sozusagen einen Blankocheck für fast alle zukünftigen Beschlüsse im Verkehrsbereich: sie können damit die Ziele der schweizerischen Verkehrspolitik formulieren, die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen regeln, beim Güterverkehr vom Grundsatz der Handels- und Gewerbefreiheit abweichen, Strassenbenützungsgabgaben beschliessen, Treibstollzölle für den öffentlichen Verkehr einsetzen usw.; weitere obligatorische Volksabstimmungen sind für diese Massnahmen und Beschlüsse nicht mehr notwendig. In den neuen Verfassungsartikeln wird nämlich das Prinzip des offenen Verfassungsrechts in Reinkultur verwirklicht. Im Gegensatz zum geltenden Verfassungsprinzip bringt die KVP eine nahezu vollständige Kompetenzdelegation an Bundesrat und Parlament.

Schwächung des Föderalismus

Die heutigen Verfassungsartikel sind klar und präzise. Der Gesetzgeber - das Parlament - ist an einen eng abgegrenzten Verfassungsauftrag gebunden; jede Aenderung dieses Auftrags bedarf der mehrheitlichen Zustimmung von Volk und Ständen. Die neuen Verfassungsartikel dagegen enthalten nur noch offene, unklare, unpräzise und unbestimmte Grundsätze. Das Parlament erhält dadurch

einen fast beliebigen Ermessensspielraum im Gesetzgebungsverfahren. An die Stelle des heutigen obligatorischen Referendums tritt das fakultative Referendum. Damit wird das Mitspracherecht des Volkes und der Kantone entscheidend geschwächt; so genügt in einer Referendumsabstimmung das einfache Volksmehr.

Diese Schwächung des Föderalismus könnte allenfalls noch toleriert werden, wenn bei den verschiedenen Fragen, die durch die neuen Verkehrsartikel geregelt werden, breite Übereinstimmung herrschen würde. Gerade dies ist aber in den wenigsten Fällen gegeben. Vielmehr enthalten die neuen Verfassungsartikel Zündstoff für grösste verkehrs- und finanzpolitische Auseinandersetzungen. Dabei geht es um Grundsatzfragen wie etwa die Verwendung der Treibstoffzölle oder die Erhebung von Strassenbenützungsgeldern, bei welchen man in guten Treuen unterschiedlicher Auffassung sein kann. Die Regelung solcher grundsätzlicher Probleme darf nicht mit einigen nebulösen Verfassungsartikeln an den Gesetzgeber delegiert werden. Macht man es trotzdem, dann unter Inkaufnahme einer Schwächung der direkten Mitsprachemöglichkeit von Volk und Kantonen; es wäre ein Schritt mehr in Richtung parlamentarische Demokratie.

Auf dem Weg zur offenen Verfassung

Den mit der KVP anvisierten Wandel im Verfassungsrecht erkennen wir beispielsweise, wenn wir uns die Verfassungsartikel über die Verwendung der Treibstoffzölle betrachten. Im geltenden Artikel 36^{ter} ist abschliessend aufgeführt, für welche Aufgabenbereiche der Treibstoffzollertrag verwendet werden kann. Der Verfassungsauftrag, angenommen in einer Volksabstimmung im Jahre 1983, ist eindeutig und klar, der Gesetzgeber ist daran gebunden. Dieser Artikel soll nun durch verschiedene offene Formulierungen ersetzt werden. "Der Bund legt die Ziele der schweizerischen Gesamtverkehrspolitik fest", heisst es nach der KVP bereits im ersten Satz des neuen Artikels 36^{ter}. Die Stimmbürger und die Kantone delegieren damit ihr Mitwirkungsrecht bei der Formulierung der verkehrspolitischen Ziele weitgehend an den Bund bzw. das Parlament.

Allein schon die mit solchen Bestimmungen verbundene Schwächung des Föderalismus wäre Grund allein, die am 12. Juni zur Abstimmung gelangende Verfassungsgrundlage für eine koordinierte Verkehrspolitik (KVP) abzulehnen. Aber es gibt noch unzählige Argumente mehr dagegen, auf die hier aus Platzgründen nicht eingetreten werden soll. Gegen eine solche rechtsstaatlich verfehlte und verkehrspolitisch nicht notwendige Vorlage kann nur mit einem NEIN reagiert werden.

Braucht es für die Alpentransversale die KVP - Artikel ?

Dass eine zusätzliche Alpentransversale so schnell wie möglich kommen muss, wird heute sogar vom Bundesrat anerkannt, der sich vor nicht allzulanger Zeit noch klar gegen eine rasche Verwirklichung dieses Projektes ausgesprochen hatte. Fraglich ist einzig, ob es zur Verwirklichung dieser Verbindung die neuen Verfassungsbestimmungen über eine koordinierte Verkehrspolitik überhaupt braucht.

Es stellt sich deshalb zuerst die Frage, wann eigentlich neue Verfassungsbestimmungen notwendig werden. Grundsätzlich gilt: Eine Verfassung ist dann zu ändern oder zu ergänzen, wenn ohne diese Massnahme wichtige Aufgaben nicht erfüllt werden können. Indessen gab und gibt es kein verkehrspolitisches Problem, das mit den bestehenden Grundlagen nicht gelöst wurde oder in Zukunft nicht zu lösen sein wird. Die Vergangenheit hat jedenfalls zur Genüge bewiesen, dass es auch mit den geltenden Verfassungsbestimmungen geht. Beispiele gefällig? Der öffentliche Verkehr wurde kontinuierlich gefördert, der SBB-Leistungsauftrag 1987 verabschiedet, die Tarife erheblich verbilligt, die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen für die Privatbahnen neu geregelt, der Rahmenkredit für die Privatbahnen gesprochen und als Krone das Projekt "Bahn 2000" durchgeboxt. Obwohl niemand weiss, wieviel es bei seiner Vollendung gekostet haben wird. Alle diese Beschlüsse sind aufgrund der geltenden Verfassungsartikel zustande gekommen. Das beweist, dass es die Gummiartikel einer koordinierten Verkehrspolitik gar nicht braucht; auch nicht zur Realisierung der Alpentransversale.

Vielmehr steht zu befürchten, dass die neue Verfassungsbestimmungen die Geldschleusen in Richtung öffentlichen Verkehr weit öffnen werden - selbstverständlich auf Kosten des Automobilisten. Ihm sollen noch mehr finanzielle Lasten aufgebürdet werden, als bezahle er nicht heute schon genug. Das wird im Endeffekt dazu führen, dass auf die Eigenwirtschaftlichkeit der Bahnen im Gegensatz zum Strassenverkehr überhaupt nicht mehr geachtet wird, da ja allfällige Löcher sowieso mit Strassengeldern gestopft werden können. Es wäre eine Illusion zu

glauben, diese Tendenz könnte zum Stillstand gebracht oder gar umgekehrt werden. Aber mit einem entschiedenen Nein zu den KVP-Verfassungsartikeln können wir wenigstens dafür sorgen, dass dieser Tendenz nicht noch mehr Vorschub geleitet wird.

Heute weiss niemand, wie hoch die effektiven Kosten für das ehrgeizige Projekt "Bahn 2000" zu stehen kommen. Und noch weniger weiss man, was für Kosten mit der Alpentransversale verbunden sind. Klar ist lediglich, dass mit einer Annahme der KVP- Bestimmungen die Gefahr besteht, zur Realisierung dieser Alpendurchquerung noch mehr Gelder aus dem Strassenverkehr locker zu machen, denn nach den vorgesehenen Verfassungsartikeln kann der Bund vorübergehend auf dem Wege der Gesetzgebung die Zweckbestimmung dieser Mittel (das heisst der Mittel für den öffentlichen und privaten Verkehr) ändern, wenn dies zur Verwirklichung der Ziele der Gesamtverkehrspolitik notwendig ist. Heute wird die Möglichkeit eines solchen Vorgehens von den Befürwortern der KVP- Artikel vehement in Abrede gestellt. Nur weiss man ja, wie schnell Politiker ihre Meinung ändern. Deshalb gilt: Ja zur Alpentransversale, Nein zu den Artikeln über eine koordinierte Verkehrspolitik, denn diese Alpentransversale kann auch ohne neue Verfassungsbestimmungen gebaut und finanziert werden.

Raoul Studer

"K o o r d i n a t i o n" -- F e i g e n b l a t t f ü r Z w a n g s m a s s n a h m e n

Von Nationalrat Willi Neuen Schwander (SVP, Zürich), Präsident des
Zürcher Kantonalen Gewerbeverbandes

Eine Verkehrspolitik, die eines Rechtsstaates und einer freien
Gesellschafts- und Wirtschaftsordnung einzig würdig ist, kann und
darf nicht auf Lenkungs- und Zwangsmassnahmen beruhen, wie es die Ver-
fassungsvorlage über eine Koordinierte Verkehrspolitik (KVP) direkt
oder indirekt vorsieht. Sie muss vielmehr vom verfassungsmässig
zwar nicht verbrieften, aber allgemein anerkannten Recht des Bürgers
auf freie und ungehinderte Mobilität und vom Recht auf freie Wahl
des Verkehrsmittels ausgehen. Was diese Rechte tangiert oder gar be-
schneidet, ist abzulehnen. Und damit, allen Beschwichtigungen der
Befürworter zum Trotz, auch die KVP-Vorlage.

Zu viele Pferdefüsse

Gegen eine Ritzung der erwähnten Grundrechte haben wir uns schon an-
lässlich der seinerzeitigen Diskussion um die Gesamtverkehrskonzep-
tion ausgesprochen, ebenso gegen eine Finanzierung des öffentlichen
Verkehrs aus den Ueberschüssen der Strassenverkehrsabgaben. Beides
erscheint nun aber ungeachtet aller Warnungen wieder in der Abstim-
mungsvorlage vom kommenden 12. Juni, sei es offen oder verschleiert.
Ueberdies ist die Verfassungsvorlage in sich selbst widersprüchlich,
was den Argwohn der Stimmbürger erwecken muss. So heisst es bei-
spielsweise, der Bundesrat lege "die Ziele der schweizerischen Ge-
samtverkehrspolitik" fest, womit man sich noch einverstanden erklä-
ren könnte. Kurz danach wird jedoch von "Massnahmen" gesprochen,

die der Bund, "nötigenfalls in Abweichung von der Handels- und Gewerbefreiheit", zwecks Entlastung der Strassen vom Güterfernverkehr treffen könne. Zwischen Absichtserklärungen und konkreten Massnahmen besteht nun allerdings ein erklecklicher Unterschied, und es braucht nicht viel Hellhörigkeit, um aus den "Masnahmen" Zwangsvorkehren zur Durchsetzung einer Verkehrscoordination herauszuhören, die vom Bundesrat nach Lust und Laune - und vor allem nach dem jeweils wehenden umweltpolitischen Lüftchen - definiert werden kann. Zu beachten ist dabei, dass die Abstützung dieser Ermächtigung auf die Verfassung (und nicht auf ein Gesetz oder einen Bundesbeschluss) dem Parlament und dem Volk wenig Spielraum für Korrekturen belässt.

Ein Pferdefuss steckt auch in der "Kann"-Vorschrift, wonach der Bund die Zweckbestimmung der ihm aus den beiden Verkehrsträgern zufließenden Gelder - wobei es sich ja einzig um die Milliarden aus den Treibstoffabgaben handeln kann - "ändern" darf, wenn dies zum Erreichen der Ziele seiner Gesamtverkehrspolitik richtig erscheint. Weil es den Befürwortern der KVP dabei selbst nicht wohl war, wurde das Wörtchen "vorübergehend" hineingeschmuggelt. Dadurch wird der versalzene Kuchen aber nicht geniessbarer, denn jedermann weiss, dass einmal abgezweigte (lies: zweckentfremdete!) Gelder beim Staat den Weg zurück nie mehr finden. Wer demnach am 12. Juni Ja stimmt, muss wissen, dass er damit eine Blankovollmacht zur ewigen Finanzierung der Defizite beim öffentlichen Verkehr aus den Portemonnaies der Automobilisten ausstellt. Da ist Vorbeugen, das heisst Nein stimmen, in der Tat gescheiter als hintennach Jammern.

An die Randregionen denken!

In unserem Lande gibt es nicht nur die geographischen Randregionen, die in mancher Hinsicht benachteiligt sind, sondern auch wirtschaftliche Randregionen im Innern: dünn besiedelte Gebiete mit schwacher Wirtschaftsstruktur und geringer Steuerkraft. Will man diese Regionen lebenskräftig erhalten oder gar fördern, darf man ihre Lebensfäden, und dazu gehört nun einmal der private Motorfahrzeugverkehr, nicht durchschneiden. Die Versorgung, die Arbeitswege, um nur zwei von vielen Umständen zu nennen, können mit dem öffentlichen Verkehr allein nicht bewältigt werden. Wenn wir nun also mit einer unüberlegten Gutheissung der unglücklichen KVP-Vorlage einer Diskriminierung des Privatverkehrs und insbesondere des Schwerverkehrs Vorschub leisten, dann schädigen wir die Randregionen, die doch der eidgenössischen Solidarität bedürfen und die, so wäre beizufügen, zur Erhaltung ihrer Lebensfähigkeit mit Bundesgeldern wieder aufgepäppelt werden müssten.

Die zu befürchtende Schädigung unserer Randregionen ist für einen verantwortungsbewussten Staatsbürger allein schon ein Grund, um die Vorlage abzulehnen. Hinzu treten aus der Sicht des Gewerbes so viele weitere Nachteile und Doppeldeutigkeiten, dass ein kräftiges Nein die einzige Parole sein kann.

W. Ne.

* * * * *

Zur Abstimmung über die KVP-Artikel

Noch mehr Verbote?

Bisher galt die freie Wahl der Verkehrsmittel vorbehaltlos und unbedingt. Es war sozusagen ungeschriebenes Verfassungsrecht, das gleich stark wog wie das geschriebene. Nachdem sich aber Bundespräsident Stich an der Eröffnungsfeier des diesjährigen Genfer Automobilsalons nur noch grundsätzlich zur freien Wahl der Verkehrsmitteln bekennen mochte, sind leichte Zweifel am Platz, wie lange man sich sein Verkehrsmittel noch frei aussuchen darf. Die vorgesehenen Artikel zu einer koordinierten Verkehrspolitik (KVP) sind jedenfalls ein Lehrbeispiel dafür, wie versucht wird, auf leisen Sohlen ein Umdenken, wenn nötig mit Zwang, zu erreichen. So sehen die KVP-Verfassungsartikel vor, dass der Bund im Rahmen seiner verfassungsmässigen Befugnisse den Verkehr zu Land, zu Wasser und in der Luft koordiniert. Im Klartext heisst das, dass der Bund nichts weniger als die Kompetenz erhält zu bestimmen, ob der einzelne weiterhin sein privates Motorfahrzeug oder ob er das öffentliche Verkehrsmittel benutzen muss. Man muss schon weit in der Geschichte zurückblättern, um auf von oben verordnete derart einschneidende Massnahmen zu stossen.

Das allerdings war den Vätern der KVP-Artikel noch nicht genug. So kann der Bund - wenn es nach ihrem Willen geht - auf dem Wege der Gesetzgebung nötigenfalls in Abweichung der Handels- und Gewerbefreiheit Massnahmen treffen, um die Strassen vom Güterfernverkehr zu entlasten. Die einstmals fast unantastbare Handels- und Gewerbefreiheit soll also verfassungsmässig plötzlich eingeschränkt werden können.

Es fällt schwer zu glauben, dass sich die Autoren dieser KVP-Vorschriften der ganzen Tragweite des Verfassungstextes bewusst waren. Eher ist anzunehmen, dass sie nach den jahrelangen Diskussionen über eine Gesamtverkehrskonzeption genug hatten und deshalb zum Schluss gekommen waren, möglichst rasch einen möglichst unausgegorenen Verfassungstext dem Stimmbürger zu unterbreiten. In der Hoffnung, je unverständlicher der Text, desto eher werde er vom Stimmbürger angenommen!

Es kann überhaupt kein Zweifel bestehen, dass seit Jahren die Tendenz besteht, den Automobilisten laufend in seiner Bewegungsfähigkeit einzuschränken und ihn gleichzeitig finanziell zu belasten. Einige Stichworte mögen diese Aussage unterstreichen und verdeutlichen: So wurden dem Volk unter Vorspiegelung nachweislich falscher Tatsachen die Autobahnvignette und die Schwerverkehrssteuer schmackhaft gemacht, Tempo 130/100 wurde angeblich zum Schutz der Luft eingeführt, Tempo 50 generell innerorts dekree-

tiert, die Ordnungsbussen wurden drastisch angehoben, Verkehrsberuhigungs-
massnahmen in die Wege geleitet, und schliesslich muss der Automobilist
sein Fahrzeug alljährlich einer Abgaswartung unterziehen, was selbstver-
ständlich auch mit Kosten verbunden ist. Dass in einigen Kantonen bereits
Pläne vorliegen, um die Motorfahrzeugsteuer für katalysatorlose Fahrzeuge
massiv anzuheben, sei nur am Rande erwähnt wie die Tatsache, dass Strassen-
gelder schon heute munter für sogenannte Umweltschutzmassnahmen verwendet
werden. Darf man sich da noch wundern, dass selbst dem vernünftigsten
Automobilisten endgültig der Kragen platzt, wenn er zur Kenntnis nehmen
muss, dass bei einer Annahme der KVP-Artikel die freie Wahl der Verkehrs-
mittel nicht mehr gewährleistet ist?

Genau das aber wäre bei einer Gutheissung dieser unseligen Verfassungs-
artikel möglich. Nicht mehr der einzelne, sondern der Bund würde bestim-
men, wann der Wagen beziehungsweise der Lastwagen zu benützen ist. Das
kann nicht sein. Das darf nicht sein. Schluss mit den Verboten, Einschrän-
kungen und Belastungen des Automobilisten. Ein wuchtiges Nein am 12. Juni
ist die richtige und einzige mögliche Antwort.

Raoul Studer