

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE FÜR EINE KOORDINIERTE VERKEHRSPOLITIK

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

---

An die Redaktionen der  
Deutschschweizer und räto-  
romanischen Medien

---

Bern, 26. April 1988

Sehr geehrte Damen und Herren

Am Freitag der vergangenen Woche ist die Gründung eines politisch breit abgestützten Komitees, dessen Mitglieder sich für die Annahme der Verfassungsgrundlagen für eine koordinierte Verkehrspolitik einsetzen werden, bekanntgegeben worden. Eidgenössische Parlamentarierinnen und Parlamentarier aller Bundesratsparteien sind darin vertreten. Sie werden von Mitgliedern der Fraktionen der LdU/EVP, der Liberalen und der Grünen Partei der Schweiz unterstützt.

SVP-Nationalrätin Elisabeth Zölch unterstützt die Abstimmungsvorlage über die koordinierte Verkehrspolitik nicht zuletzt auch deshalb, weil damit die Solidarität gefördert werden kann: die Solidarität zwischen den Verkehrsträgern, zwischen Regionen und Landesteilen, zwischen den Generationen. Die KVP ist aber auch deshalb unterstützungswürdig, weil sie die Fortsetzung einer konsequenten Verkehrspolitik gewährleistet. Ein Artikel versucht, diese Argumentation zu vertiefen.

Wir hoffen, dass Sie uns mit der Veröffentlichung des einen oder anderen unserer Beiträge in einem schwierigen Abstimmungskampf unterstützen werden, und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

Für den Presseausschuss



Hanspeter Merz

Beilagen erwähnt

Koordinierte Verkehrspolitik:

Die Solidarität ist angesprochen

Von Nationalrätin Elisabeth Zölch (SVP/BE)

Unsere Verfassung enthält zahlreiche Detail-Bestimmungen, die wohl ebensogut auch in Gesetzen verankert werden könnten. Verkehrspolitik aber ist ein derart wichtiges und zukunftsweisendes Feld der Politik, dass ihm Verfassungswürdigkeit zuerkannt werden muss. Und nichts anderes will die KVP-Vorlage schaffen: Verfassungsgrundlagen, die gleichsam Leitplanken für die weitere Entwicklung in eine richtige Richtung setzen. Die richtige Richtung bedeutet: gesicherte Finanzierung für den öffentlichen Verkehr, Regelung der Zuständigkeit zwischen Bund und Kantonen, Entwicklung der Verkehrsträger unter gesamtheitlichem Blickwinkel. Einzelheiten regelt die KVP wie auch andere (verfassungswürdige) Verfassungsbestimmungen nicht, dies bleibt der Gesetzes- und Verordnungsebene vorbehalten, also der weiteren parlamentarischen Beratung.

Solidarität zwischen Verkehrsträgern

Die Vorlage über eine koordinierte Verkehrspolitik (KVP) enthält ein einfaches und wichtiges Anliegen: Die Entwicklung der einzelnen Verkehrsträger in der Schweiz soll aufeinander abgestimmt - eben koordiniert - werden. Konkret kann dies nichts anderes heissen, als dass der öffentliche Verkehr eine Chance erhalten soll, gleichwertig neben den Privatverkehr zu treten. Die KVP-Vorlage bezweckt kein Gegen-, sondern ein Neben- und Miteinander der Verkehrsträger, letztlich also Solidarität zwischen den Verkehrsträgern. Koordination dient dem öffentlichen und dem privaten Verkehr.

## Solidarität zwischen Regionen und Landesteilen

Solidarität zwischen Verkehrsträgern meint eine auf die Bedürfnisse abgestimmte Entwicklung und Ausgestaltung des Infrastrukturangebots. Wo der öffentliche Verkehr dank gesicherter Finanzierung gestärkt wird, profitieren ganze Regionen und Landesteile: bessere und schnellere Verbindungen in der Region selbst, leichter Anschluss an benachbarte Regionen oder Zentren. Die koordinierte Verkehrspolitik schafft die Möglichkeit, auch den Regional- und Agglomerationsverkehr zu fördern, und es gibt Regionen und Landesteile, die durch den öffentlichen Verkehr nach wie vor schlecht erschlossen sind und deshalb schlechten Anschluss an das übrige Land haben. Die daraus resultierenden Schwierigkeiten entsprechender Regionen sind bekannt: Abwanderung in die er- und angeschlossenen Zentren. Dieser Entwicklung muss entgegengewirkt werden.

## Solidarität zwischen Generationen

Die Benutzersituation im Verkehr ist bekannt; die meisten Menschen verkehren sowohl mit privaten wie auch öffentlichen Verkehrsmitteln. Auch hier also ein Neben- und Miteinander. Immerhin gibt es Benutzerkreise, die aus naheliegenden Gründen in besonders hohem Ausmass auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind, nämlich die ältesten und jüngsten Generationen. Eine Zustimmung zur KVP demonstriert auch in diesem Bereich Solidarität, indem auch für diese Benutzerkreise eine moderne Verkehrsinfrastruktur gesichert wird, ohne dass an anderen Orten abgebaut wird.

Die Stärke der KVP-Vorlage liegt in der auf verschiedenen Ebenen enthaltenen Solidarität. Das Neben- und Miteinander in der Verkehrspolitik ist als Grundsatz in der Verfassung zu verankern.



## KVP: eine konsequente Verkehrspolitik

Am 6. Dezember des vergangenen Jahres ist die Abstimmungsvorlage über die "Bahn 2000" mit 57 Prozent Ja-Stimmen deutlich angenommen worden. Der VOX-Analyse kann entnommen werden, dass vor allem der Wunsch nach einer Verbesserung der Leistungsfähigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel den Ausschlag für die Annahme des entsprechenden Bundesbeschlusses gegeben hat. Dieser Wunsch ist den Behörden nun Befehl: Bis zum Jahr 2000 soll das Angebot von Bahn und Bus schrittweise ausgebaut, sollen häufigere und direktere Verbindungen, bessere Anschlüsse, kürzere Reisezeiten und attraktivere Dienstleistungen ermöglicht werden. All dies hat natürlich seinen Preis. Für die Verwirklichung von "Bahn 2000" werden in den nächsten Jahren Milliardenbeträge aufgebracht werden müssen - ein klares Finanzierungskonzept ist dafür notwendig. Der Bundesbeschluss über die Verfassungsgrundlagen für eine koordinierte Verkehrspolitik, über den wir am 12. Juni befinden werden, trägt dieser Notwendigkeit Rechnung. Die Annahme der KVP kann deshalb als logische Konsequenz der Zustimmung zum Konzept "Bahn 2000" bezeichnet werden. Oder anders ausgedrückt: Wer A sagt, muss auch B sagen; wer ja zu "Bahn 2000" gesagt hat, muss auch ja zur koordinierten Verkehrspolitik sagen.

## Eine verfassungsrechtliche Finanzierungsgrundlage

Für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs sehen die Verfassungsgrundlagen für eine koordinierte Verkehrspolitik einen Grundbeitrag vor, der sich aus einem Teil der bisher ausschliesslich für den Strassenbau verwendeten Steuer- und Zolleinnahmen zusammensetzt. Der Privatverkehr wird dadurch nicht vernachlässigt. Die durch ihn verursachten Kosten sollen im wesentlichen mit der Hälfte des Reinertrags des Treibstoffzolls beglichen werden. Die Förderung und finanzielle Absicherung des öffentlichen Verkehrs geht also Hand

in Hand mit der Bereitstellung ausreichender Mittel für die Deckung der Kosten, die der Allgemeinheit durch den privaten Verkehr erwachsen. Diesem sollen nicht zuletzt auch die Einnahmen aus den Strassenbenützungsabgaben zugute kommen. Die heutige Schwerverkehrsabgabe und Autobahnvignette sind ja bekanntlich Uebergangslösungen, die spätestens bis 1994 gültig sein werden. Mit Hilfe einer Verfassungsgrundlage soll nun die langfristige Sicherung der daraus resultierenden Einnahmen garantiert werden. Dabei ist vorgesehen, den Weg von den gegenwärtig erhobenen Pauschalabgaben zu einer leistungsabhängigen Berechnung zu gehen. Nach diesem Verursacherprinzip haben die Strassenbenützer eine aufgrund ihrer zurückgelegten Kilometerzahl berechnete Abgabe zu leisten: Wer oft und viel fährt, soll stärker als jemand belastet werden, der selten unterwegs ist und sein Fahrzeug nur für kurze Distanzen benutzt.

#### Die Alpentransversale - ein Hirngespinnst?

Mit den Verfassungsgrundlagen für eine koordinierte Verkehrspolitik wird den finanziellen Bedürfnissen sowohl des privaten als auch öffentlichen Verkehrs Rechnung getragen - öffentlicher und privater Verkehr sollen gleich lange Finanzierungsspiesse erhalten. Diese Massnahme ist nach der deutlichen Annahme des Konzeptes "Bahn 2000" durch das Schweizer Volk unbedingt notwendig. Aber auch ein weiteres "Jahrhundertprojekt", soll es kein "Hirngespinnst" bleiben, bedarf der KVP-Verfassungsgrundlage: Der Bau einer neuen Alpentransversale kann nur dann ernsthaft in Betracht gezogen werden, wenn eine entsprechende finanzielle Basis geschaffen wird - die KVP bietet Gewähr dafür.

Hanspeter Merz

(63 Zeilen à 60 Zeichen)

Gründung des Schweizerischen Aktionskomitees für eine koordinierte Verkehrspolitik (KVP):

### Miteinander statt gegeneinander

In Bern hat sich unter einem fünfköpfigen Präsidium das Schweizerische Aktionskomitee für eine koordinierte Verkehrspolitik konstituiert. Dem Patronatskomitee gehören bis heute über 70 Parlamentarierinnen und Parlamentarier aus der ganzen Schweiz an.

Unter dem Präsidium von Ständerätin Monika Weber (LdU/ZH) und der Nationalräte Hans-Rudolf Nebiker (SVP/BL), Sergio Salvioni (FDP/TI), Silvio Bircher (SP/AG) und Rolf Seiler (CVP/ZH) hat sich in Bern das Schweizerische Aktionskomitee für eine koordinierte Verkehrspolitik (KVP) konstituiert. Das Komitee hat sich die Annahme der Abstimmungsvorlage zum Ziel gesetzt, und zwar vor allem aus nachstehenden Gründen:

Die Verkehrsträger haben sich in der Schweiz bisher nebeneinander entwickelt. Dank gesicherter Finanzierung des Strassenverkehrs durch Treibstoffzollerträge hat unter negativen umweltpolitischen Folgen eine markante Verlagerung vom öffentlichen zum privaten Verkehr stattgefunden. Die Vorlage der koordinierten Verkehrspolitik beabsichtigt, die weitere Entwicklung der Verkehrsträger unter einen gesamtheitlichen Blickwinkel zu stellen und Grundlagen zu schaffen, um dem öffentlichen Verkehr die Konkurrenzfähigkeit wieder zurückzugeben, ohne neue Bevorteilungen aufzubauen. Die koordinierte Verkehrspolitik beruht auf dem wichtigen Grundsatz, wonach die Benutzer der einzelnen Verkehrsnetze die von ihnen verursachten Kosten, die beispielsweise im Umweltbereich entstehen, zu tragen haben, und zwar nicht nur die direkten für Bau und Unterhalt, sondern auch die indirekten, bisher auf die Allgemeinheit abgewälzten Kosten. Der öffentliche

Verkehr soll auf eine sichere finanzielle Basis gestellt werden.

Die Vorlage der koordinierten Verkehrspolitik legt die Zuständigkeit von Bund und Kantonen fest. Dadurch können Fehlentwicklungen vermieden, Aufgaben und Lasten gerecht verteilt und eine Erschliessung des ganzen Landes gesichert werden.

(37 Zeilen à 60 Zeichen)

veröffentlicht am 22. April 1988