

Schweizerisches Komitee für einen vernünftigen und umweltgerechten Verkehr

Bahnhofstrasse 8 3360 Herzogenbuchsee Tel. 063 61 51 51

PRESSEDIENST PRO KVP 2

Die Phalanx der Befürworter der KVP-Vorlage ist mit dem **Schweizer Heimatschutz** und den **Naturfreunden** noch einmal grösser geworden. Unser Komitee mit den Verkehrs-, den Umwelt-Vereinigungen und den Gewerkschaften des OeV umfasst damit jetzt 15 Vereinigungen. Umgekehrt ist die Gegner-Front nicht so festgefügt, wie das letzte April-Wochenende vermuten liess: bei der SVP und bei der FDP scheren nach und nach Kantonalparteien aus der Nein-Riege aus und folgen damit ihren BundesrätInnen. Die Zeit, so scheint es, arbeitet für die KVP. hks

Inhalt:

- S. 2 KVP und soziale Kosten
von Dr. Werner Spillmann
- S. 3 KVP: kein Gegensatz zwischen Umwelt- und Autointeressen
- S. 5 Adressen für Ansprechpartner des Schweizerischen Komitees für einen vernünftigen und umweltgerechten Verkehr

Verkehrs-Club der Schweiz, Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr, IG Velo Schweiz, Schweizerische Verkehrs-Stiftung

WWF Schweiz, Schweizerischer Bund für Naturschutz, Schweizerische Gesellschaft für Umweltschutz, Rheinaubund, Schweizer Heimatschutz, Stiftung für Landschaftsschutz und Landschaftspflege, Schweizerische Energie-Stiftung, Naturfreunde Schweiz, Volksgesundheit Schweiz

Schweizerischer Eisenbahner-Verband, Gewerkschaft christliches Verkehrspersonal

KVP und soziale Kosten

Von Dr. Werner Spillmann, Zentralsekretär SGU

In den Verfassungsartikeln für eine koordinierte Verkehrspolitik (KVP) wird in Artikel 36ter Absatz 6 unter anderem folgendes festgehalten: "Die Benützer der Verkehrsnetze decken, nach Abzug der Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen, in der Regel langfristig die von ihnen verursachten Kosten." Damit wird das schon im Umweltschutzgesetz enthaltene Verursacherprinzip ausdrücklich - auf Verfassungsstufe - für den Verkehr vorgeschrieben.

Was bedeutet diese Bestimmung in der Praxis? Sie bedeutet, dass die Verkehrsteilnehmer alle von ihnen verursachten Kosten des Verkehrs tragen sollen. Dazu gehören auch die sogenannten externen oder sozialen Kosten des Verkehrs wie zB Gesundheitsschäden durch Luftverschmutzung oder Lärm, Schäden an der Vegetation wie etwa dem Wald, Gebäudeschäden, Unfall- und Unfallfolgekosten. Da die Verkehrsteilnehmer diese Kosten bisher nicht bezahlen mussten, hat sich der Verkehr über das gesamtwirtschaftliche Optimum hinaus ausgedehnt.

Es ist in der Wirtschaftstheorie heute unbestritten, dass diese externen Kosten internalisiert, dh in die Gesamtrechnung miteinbezogen werden müssen, denn in der Marktwirtschaft wird der Wirtschaftsablauf über die Preise gesteuert. Damit diese Steuerung richtig funktioniert, müssen die Preise sämtliche Kosten widerspiegeln. Wie Frau Prof. Heidi Schelbert im neuesten SGU-Bulletin schreibt, ist diese Internalisierung gemäss Verursacherprinzip keine Einengung sondern im Gegenteil die notwendige Voraussetzung einer freien Marktwirtschaft (vgl. SGU-Bulletin Nr. 2, Mai 1988, Seite 3 ff).

Es ist schon seit vielen Jahren bekannt, dass der Motorfahrzeugverkehr die Umwelt wesentlich mehr belastet als der Eisenbahnverkehr. Luftverschmutzung, Lärm, Landschafts- und Energieverbrauch sind beim Eisenbahnverkehr im Verhältnis zum Strassenverkehr wesentlich geringer. Das heisst mit andern Worten, dass der Wettbewerb zugunsten des Strassenverkehrs verzerrt ist. Deshalb hat sich der Güterverkehr in den letzten Jahren immer mehr von der Schiene auf die Strasse verlagert, und die Bahnen sind beim Güterverkehr zunehmend in die roten Zahlen geraten.

Diese verhängnisvolle Entwicklung soll nun durch die koordinierte Verkehrspolitik schrittweise korrigiert werden. Es ist deshalb nicht erstaunlich, dass die Automobilverbände gegen die KVP Sturm laufen. Niemand bezahlt gerne für etwas, das er jahrelang gratis in Anspruch nehmen konnte. Volkswirtschaftlich betrachtet sind die Verfassungsbestimmungen der KVP aber absolut notwendig, denn die Umweltbelastungen des Verkehrs verursachen heute Schäden in Milliardenhöhe, Schäden, die letztlich von der Allgemeinheit und der nächsten Generation getragen werden müssen. Wird die bisherige Entwicklung fortgesetzt, so ist die Existenz von ganzen Bergtälern gefährdet. Mit einem Ja zur KVP werden die Grundlagen für eine vernünftige Verkehrspolitik in der Schweiz geschaffen.

KVP: kein Gegensatz zwischen Umwelt- und Autointeressen

KVUV. Die Vorlage zur koordinierten Verkehrspolitik KVP ist der gelungene Versuch, die manchmal unterschiedlichen Interessen der Ökologie mit jenen der Autofahrer in zwei Verfassungsartikeln zu versöhnen. Beide Interessen können für sich in Anspruch nehmen, Mehrheitsinteressen zu sein. In weiser Voraussicht haben Bundesrat und Parlament deshalb eine Abstimmungsvorlage zusammengestellt, die in ihren Kernpunkten je die Bedürfnisse berücksichtigt. Dabei sind im langen Werdegang der KVP Maximalforderungen auf beiden Seiten aus. Das Resultat ist eine Vorlage, die fast optimal die Interessen ausgleicht. Für die Umwelt und für den Individualverkehr sprechen denn auch je sechs Punkte.

Die sechs Vorteile der KVP für die Umwelt:

1. Der Güterfernverkehr, also zB der Transit durch die massiv belasteten Gegenden an der Reuss, am Gotthard und in der Leventina, kann auf die Bahn umgelenkt werden. Mit heilsamen Umweltfolgen. Und mit der Möglichkeit, einen entsprechenden Parlamentsbeschluss mit dem Referendum zu stoppen: das Volk bestimmt also das Ausmass der ökologischen Rücksicht.

2. Der öffentliche Verkehr, speziell auch die Privatbahnen, sind durch die KVP in ihrer Existenz langfristig gesichert. Die Bahnen als umweltfreundlichstes Verkehrsmittel (neben dem Velo) brauchen mithin finanziell nicht immer nur von der Hand in den Mund zu leben, abhängig je nach Wind von wechselnden Launen der Politiker. Die öffentlichen Verkehrsmittel haben damit endlich die gleichen finanziellen Voraussetzungen wie der Privatverkehr.

3. Für Umwelt- oder Landschaftsschutzzwecke kann künftig etwas leichter Geld auch aus den Treibstoffzolleinnahmen verwendet werden.

4. Die "Auswirkungen auf Mensch und Umwelt" sind grund-

Die sechs Vorteile der KVP für den Individualverkehr

1. Das Strassennetz kann notfalls vom Schwerverkehr befreit werden. Davon profitiert auch der Individualverkehr, der sich nicht mehr endlos hinter den "Elefantenrennen" der grossen Lastwagen stauen muss.

2. Die Finanzen für den Bau, vor allem aber den immer teurer werdenden Unterhalten der Nationalstrassen, sind gesichert. Das betrifft künftig nicht nur 1400 km Autobahn und Autostrassen sondern zusätzlich 800 km Kantonsstrassen von nationaler Bedeutung.

3. Der Lastenausgleich zugunsten der Kantone kann auch Gemeinden mit grossen Strassenausgaben zugute kommen. Autofahrer in grossflächigen, aber finanzschwachen Gemeinden sind nicht länger benachteiligt.

4. Gemäss KVP müssen alle Strassenbenützer langfristig

sätzlich bei jeder Verkehrsplanung mitzubersichtigen. Das wertet die Stellung all jener auf, welche der Natur eine mindestens ebensogrosse Chance geben wollen wie dem kurzfristigen Wirtschaftswachstum.

5. Die koordinierte Verkehrspolitik verhindert Luxus-Ausbauten von Infrastrukturen oder teure Doppelspurigkeiten. Gemäss dem "guten Geist" der KVP kann dann nicht gleichzeitig der umweltfreundliche Huckepack- oder Container-Verkehr am Gotthard gefördert und erst noch eine zweite Strassentunnelröhre gebaut werden.

6. Mehr Geld für den Regional- und Agglomerationsverkehr fördert den Umsteiger-Effekt. Und verwandelt damit (notwendige) umweltbelastende Mobilität in umweltverträgliche.

die von ihnen verursachten Kosten selber tragen. So müssen die Autofahrer nicht weiter den Schwerverkehr mitsubventionieren. Und durch die Erfassung auch der Umweltfolgekosten des Verkehrs ist dafür gesorgt, dass selbst bei den Lastwagen das technisch Mögliche getan wird, um ihre Abgase und ihren Russ zu reduzieren. Wie das beim Individualverkehr mit dem Katalysator bereits geschieht. Die KVP schafft hier Gerechtigkeit auch zwischen Auto- und Lastwagenbesitzern - zugunsten der Autobesitzer.

5. Die Verlagerung eines Teils des Personenverkehrs auf die (attraktiver gewordene) Schiene hat positive Auswirkungen für den weiterhin notwendigen Autoverkehr. Weniger Staus und kürzere Zeiten zur Parkplatzsuche helfen nicht nur der Umwelt, sondern auch den Autofahrernerven. Und sparen selbstverständlich Geld.

6. Während der Bund bislang aus Beinzollmitteln nur Park-and-Ride-Anlagen bei Bahnhöfen finanzieren konnte, werden vor allem die Agglomerationsgemeinden neu auch bei P+R-Anlagen zB am Stadtrand entlastet. Und die sind samt Benutzung von Tram und Bus für den Autofahrer billiger als Parkhäuser und Münzfresser-Anlagen in der Innenstadt.

Die Kunst der Politik in einer Demokratie besteht darin, Vorteile und Belastungen so zu verteilen, dass keine Mehrheit und keine starke Minderheit einseitig zur Kasse kommt. Die KVP hat diese Nutzen- und Opfersymmetrie verwirklicht.

Adressen der **AnsprechpartnerInnen** des Schweizerischen Komitees für einen vernünftigen und umweltgerechten Verkehr

VCS Hans Kaspar Schiesser, c/o VCS, Bahnhofstrasse 8, 3360 Herzogenbuchsee. Tel G: 063 61 51 51, Tel privat 031 55 73 96 (Redaktion Komitee-Pressedienst)

WWF Stefan Frey, c/o WWF, Förrlibuckstrasse 66, 8005 Zürich. Tel. G: 01 44 20 44

SEV Martin Oester, c/o SEV, Postfach 183, 3000 Bern 16. Tel G: 031 44 46 66

SBN Sepp Rohner, c/o Schweizerischer Bund für Naturschutz, Postfach 73, 4020 Basel. Tel G: 061 42 74 42

SGU Ilse Weinmann, c/o Schweizerische Gesellschaft für Umweltschutz, Postfach, 8032 Zürich. Tel. G: 01 251 28 26

Bern, 5. Mai 1988