

**Zeitschrift:** Rote Revue - Profil : Monatszeitschrift

**Band:** 67 (1988)

**Heft:** 5

**Vorwort:** Zur Abstimmung vom 12. Juni 1988 : die koordinierte Verkehrspolitik

**Autor:** Bircher, Silvio

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 22.11.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Die Koordinierte Verkehrspolitik

Von Silvio Bircher

Mit der Annahme der neuen Verfassungsgrundlagen für eine Koordinierte Verkehrspolitik (KVP) durch das Volk am 12. Juni und der sukzessiven Realisierung ihrer Ziele könnte sich ein Ende der bisherigen rein sektoriell betriebenen Strassen-, Bahn- oder Luftfahrtspolitik abzeichnen. Der Weg wäre frei zu einer

- koordinierten Planung der Gesamtverkehrsinvestitionen,
- zu einer zweckmässigen Aufgabenteilung
- und zu einer Sicherstellung der Finanzierung sowohl des privaten wie auch des öffentlichen Verkehrs.

Zum ersten Mal in der Entwicklung der schweizerischen Politik müsste dann von Verfassungswegen neben der reinen Bedürfnisbefriedigung auch die Auswirkung des Verkehrs auf Mensch und Umwelt berücksichtigt werden - scheinbar ein Ziel, das für viele Bewohner unseres Landes, ich wage zu behaupten für die grosse Mehrheit, ein selbstverständliches Anliegen ist.

Diese oben knapp umschriebenen Ziele bildeten auch die einstimmig angenommenen Grundsätze der (zu) lange tagenden Gesamtverkehrskommission (GVK); Schlussempfehlungen von 1977, hinter der sowohl die Vertreter des privaten wie des öffentlichen Verkehrs standen. Bereits die Beratungen im eidgenössischen Parlament zeigten leichte Erosionserscheinungen: Obwohl die Kerngrundsätze der GVK leicht verwässert wurden (so ist der seinerzeit vorgesehene automatische Ausgleich in der Finanzierung zwischen privaten

und öffentlichen Verkehrsträgern gestrichen worden), reduzierte sich die eidgenössische Kommissionseinhelligkeit auf Mehrheiten von 106 zu 23 im National- und von 24 zu 15 Stimmen im Ständerat.

Nachdenklich muss nun aber stimmen, dass auch damals befürwortende Parlamentarier und möglicherweise bürgerliche Bundesratsparteien Windfahnenpolitik betreiben und sich unter dem Eindruck von Verbandsparolen aus Kreisen des Automobil- und Lastwagengewerbes in vornehme Neutralität hüllen oder gar den Rückwärtsgang einschalten, d.h. die Nein-Parole vertreten helfen....

Es wäre auch für die Sozialdemokraten und Gewerkschafter in den eidgenössischen Räten einfach gewesen, der KVP in der Pose der beleidigten Leberwurst den Laufpass zu geben:

- Wir schlugen bei der Finanzierung eine Gesamtverkehrsfondslösung vor, wonach alle Einnahmen für den privaten und öffentlichen Verkehr nach den Bedürfnissen einer sinnvollen Gesamtverkehrspolitik eingesetzt werden. Geblieben ist die Kompetenz, die Zweckbestimmung der grundsätzlich nur für den privaten oder für den öffentlichen Verkehr vorgesehenen Mittel vorübergehend zu ändern, wenn die Ziele der KVP nicht verwirklicht werden können. Eine solche Änderung unterliegt dann aber noch dem fakultativen Referendum.

- Wir wollten für das nationale Strassennetz und dessen weiteren Ausbau im Sinne von mehr Demokratie das fakultati-

ve Referendum einbauen, wie es ja heute auch für Eisenbahn-Neubaustrecken besteht. Geblieben ist der schon bestehende, komplizierte und für Strassenbauten nicht befriedigende Umweg über das Instrument der Volksinitiative.

- Oder wir wollten den Bund verpflichten, im Gesamtinteresse des Landes Massnahmen zu treffen, um den Güterfernverkehr von der Strasse auf die Schiene zu bringen. Geblieben ist die Kompetenz, die Strassen vom Güterfernverkehr zu entlasten, wenn dies im Gesamtinteresse liegt, wobei auch hier das fakultative Gesetzesreferendum spielen würde. Und besonders diese Kompetenz braucht der Bund nötiger denn je für die Zukunft. Wir wollen doch unser nationales Strassennetz nicht für die ungehemmte Durchfahrt der 40-Tonnen-Lastwagen aus den EG-Ländern öffnen, welche in unserem Land nichts anderes als verschmutzte Luft und Verkehrsstauungen verursachen.

Die Verhinderung dieser europäischen Transitfernfahrten durch die Schweiz schadet auch unserem einheimischen Transportgewerbe nicht - das Gegenteil ist der Fall, weil sich auch die ausländische Konkurrenz an die vernünftige schweizerische Gewichtslimite und das Nacht- und Sonntagsfahrverbot zu halten hat. Wenn einzelne europäische Verkehrsminister gar glauben, mit der Beseitigung solcher sinnvollen Bestimmungen Europa mehr Freiheit zu bringen, dann haben sie eine seltsame Vorstellung vom Freiheitsbegriff. Statt einer Million würden dann

nämlich schätzungsweise 15 Millionen Tonnen Transitgüter auf den Strassen durch die Schweiz rollen! Wir sind überzeugt, dass das Schweizervolk auf solche falschen Schlagworte von Freiheit und Liberalisierung nicht hereinfällt, denn mehr Schwerverkehr durch unser Land bedeutet Schädigungen für Mensch und Umwelt und damit weniger Freiheit.

Die Verfassungsartikel zur Koordinierten Verkehrspolitik bieten auch eine Grundlage dazu, dass der enge Verwendungszweck der Treibstoff-

zollerträge etwas erweitert wird. So kann die durch die Wegweisung des Güterfernverkehrs von der Strasse notwendige Förderung des kombinierten Verkehrs auf die Schiene unterstützt werden, oder Beiträge an den Bau von Bahnhofparkanlagen, an Umwelt- und Landschaftsschutzmassnahmen können gesprochen werden.

Für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs – der Strassenverkehr wird wie bisher aus den Treibstoffzollmitteln gespiesen – reserviert der Bund

inskünftig einen Prozentanteil seiner Steuer- und Zolleinnahmen. Nach den Beratungen dürfte sich dieser Prozentsatz bei mindestens 5 Prozent bewegen, das bedeutet einen jährlichen Beitrag von mindestens einer Milliarde. Damit ist die Basis gelegt für eine annähernde Gleichstellung des öffentlichen Verkehrs zum privaten Verkehr und damit zu einer Verkehrspolitik, die sich insgesamt besser am Gesamtwohl orientiert.

Die KVP verdient deshalb Zustimmung.

*Die Sozialdemokraten und die Wirtschaft der Zukunft*

## Dialog führen statt die Keule schwingen

*Von Ruedi Winkler*

Nach den Überlegungen in der letzten «Roten Revue»<sup>1</sup> sollen zu Beginn dieses zweiten Teils einige wirtschaftliche Grössenordnungen in Erinnerung gerufen werden. Gemäss den Angaben in Ruedi Strahms «Wirtschaftsbuch Schweiz» steht die Schweiz bevölkerungsmässig im 72. Rang, gemessen am Bruttoinlandprodukt im 18., bezüglich der Warenexporte im 10. und der Investitionen im Ausland im 5. Rang. Betrachtet man das Ziel der Exporte räumlich, so sieht das so aus: EG-Länder 54,8 Prozent, Efta-Länder 7,6 Prozent, USA 9,5 Prozent, Japan 3,2 Prozent, Staatshandelsländer 4,1 Prozent, Opec-Länder 4,6 Prozent, Entwicklungsländer 12,4 Prozent und übrige 3,8 Prozent. Und noch eine Grössenordnung: Der Anteil der Güterexporte an der schweizerischen Güterproduktion liegt nahe bei 50 Prozent, deshalb jeweils die

Bemerkung, jeder zweite Franken werde in der Industrie im Ausland verdient.

Diese wenigen Zahlen zeigen, dass die Schweiz ihre Märkte zu einem wesentlichen Teil im Ausland hat. Der vor allem für Investitionsgüter kleine Heimmarkt (Bevölkerungszahl!) erhöht die Abhängigkeit noch zusätzlich. Dazu kommt noch, dass die Schweiz, international gesehen, politisch praktisch kein Machtfaktor ist.

Diese Ausgangslage – ob sie einem gefällt oder nicht – muss in der wirtschaftspolitischen Diskussion berücksichtigt werden. Bezogen auf die Gedanken in der letzten «Roten Revue» heisst das, dass diese Konstellation den Objekt-Charakter der wirtschaftlichen Entscheidungsträger noch verschärft.

*Nicht mit unechten Alternativen spielen*

Im Zürcher Kantonsrat gab es vor kurzem aufgrund einer In-

terpellation eine Diskussion um die Region Glattal (zwischen dem Flughafen Kloten und der Stadt Zürich), in der die Arbeitsplätze fast explosionsartig zugenommen haben und mit ihnen natürlich auch die Umweltbelastung und die Bedrohung der Qualität als Wohngebiet. Im speziellen ging es dabei um das sogenannte Oberhauserried, einen noch nicht überbauten Teil am Stadtrand, auf dem 20000 bis 30000 Arbeitsplätze entstehen sollen. Zugleich haben in jüngerer Zeit etliche Textilbetriebe im Zürcher Oberland und im Tösstal schliessen bzw. Leute entlassen müssen. Auch von unserer Seite kommt jetzt immer wieder die Forderung, man sollte die Überbauung des Oberhauserrieds verhindern und dafür die Arbeitsplätze im Oberland ansiedeln. Die Schwierigkeit ist nur, dass jene, die Arbeitsplätze im Glattal schaffen wollen, nicht zufällig das Glattal wählen, sondern aus zwei ganz spezifischen

<sup>1</sup> Der Klassenkampf unter den Objekten, Rote Revue Nr. 4/1988