Bahn-Initiative gestartet

Autor(en): **Günter, Paul**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **79 (1984)**

Heft 3

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-175160

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Initiative en faveur des transports publics

Une initiative populaire pour le développement des transports publics vient d'être lancée par l'Alliance des indépendants. Elle vise à protéger l'environnement par une progressive diminution du trafic motorisé. L'idée en est venue au groupe parlementaire de ce parti quand il lui a paru évident, au Conseil national, qu'un véritable combat contre la destruction de l'environnement était tout à fait improbable dans un avenir prévisible.
Les indépendants constatent que, dans la nécessité de faire des économies et sous l'énorme pression du parlement, les Chemins de fer cherchent à supprimer partout les prestations de services insuffisamment «rationnelles». Le danger existe qu'on en vienne à supprimer des liaisons non rentables (par exemple dans les régions écartées) qu'on sera ensuite obligé de reconstituer à grands frais. En réalité, il faut diminuer l'enflure du trafic individuel au profit du rail, donc améliorer les prestations de ce dernier plutôt que le démanteler.
L'initiative énumère des mesures propres à améliorer sensiblement les prestations ferroviaires, les rendre plus attractives, et, pour couvrir les frais de l'opération, ose prévoir l'utilisation des droits de douane et de la surtaxe sur les carburants. Il y a là en effet de grosses ressources disponibles, et surtout, il est incontestable que le trafic motorisé est le principal responsable de la pollution. Le principe du «pollueur-payeur» doit donc être appliqué, plutôt que de faire servir le produit des taxes sur les carburants à augmenter encore la circulation. Pour la même raison, l'initiative donne aussi le pouvoir à la Confédération de déplacer le trafic de transit de la route au rail.

Unter der Federführung des Landesrings der Unabhängigen ist dieser Tage eine Volksinitiative zur Förderung des öffentlichen Verkehrs lanciert worden. Vordergründig handelt es sich hier zwar um einen verkehrspolitischen Vorstoss. Den Initianten geht es aber vor allem darum, über eine schrittweise Verkehrsumlagerung ein umweltschützerisches Zeichen zu setzen. Doch lassen wir sie hier selber sprechen.

Unsere Bahnen stehen heute unter einem enormen Spardruck durch das Parlament und bauen überall «unrationelle» Dienste ab. Wenn hier nicht rasch eingegriffen wird, besteht die Gefahr, dass als unrentabel eingestufte Infrastrukturen (beispielsweise in Randregionen) zerstört werden, welche wir in naher Zukunft mühsam und unter viel grösseren Kosten wieder aufbauen müssen. Uns scheint es offensichtlich, dass eine *Verkehrsverlagerung* vom individuellen Verkehr und Strassen-Schwerverkehr zurück auf die Schiene erfolgen muss.
Unter diesen beiden Aspekten drängte sich eine *Volksinitiative zur Förderung des öffentlichen Verkehrs* geradezu auf. Artikel 26 der Bundesverfassung lautet heute: «Die Gesetzgebung über den Bau und den Betrieb von Eisenbahnen ist Bundessache.» In diesen Artikel verpackten wir die dringenden Anliegen des öffentlichen Verkehrs.

Der ergänzte Text von Art. 26 BV lautet nach den Vorstellungen der Initianten:

[2] (neu) Der Bund fördert den öffentlichen Verkehr, insbesondere die Eisenbahnen, und stellt dessen Ausbau sicher. Der Bund garantiert die ausreichende Erschliessung des ganzen Landes mit zweckmässigen öffentlichen Verkehrsmitteln durch Finanzierung eines Basisangebotes an Fahrmöglichkeiten auf den Linien des allgemeinen öffentlichen Verkehrs. Für weitergehende Leistungen haben die Kantone zu sorgen.
Der Bund fördert insbesondere:
a) engmaschige Fahrpläne und günstige Fahrpreise,
b) den Tarifverbund in geeigneten Regionen,
c) die Erschliessung von Randgebieten und deren Anschlüsse,
d) den Güterverkehr auf der Schiene wie den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse für Güter aller Art und Anschlussgeleise.

[3] (neu) Der Bund trifft Massnahmen, dass der Gütertransit- und -fernverkehr vorwiegend auf der Schiene erfolgt.

Übergangsbestimmung *(neu)*
Bis zum Inkrafttreten von Verfassungsbestimmungen für eine koordinierte Verkehrspolitik mit einer Einheitsfondsfinanzierung sind zusätzlich zu den bisher geleisteten Bundesbeiträgen für Aufgaben gemäss Art. 26, Abs. 2 und 3, mindestens je einen Drittel der zweckgebundenen Reinerträge des Treibstoffzolls und des Zollzuschlages gemäss Artikel 36ter einzusetzen. Der Einsatz dieser Mittel erfolgt erstmals im Jahr nach der Annahme des Verfassungsartikels.

Die Initiative will also in einem ersten Teil (Art. 26, Abs. 2) das Bahnfahren *attraktiver* machen. Für uns liegt hier der Schlüssel zu einer besseren Bahnbenützung, aber auch zu allenfalls folgenden Einschränkungen gegenüber dem Auto. Die Bahnen müssen sich vorbereiten, einen grösseren Teil des Verkehrs übernehmen zu können. Die im neuen Absatz 2a bis e aufgezählten Wünsche werden aber einiges kosten.
In einem zweiten Teil (Art. 26, Abs. 3) wird daher die *Finanzierung* geregelt. Als Finanzquellen bieten sich einerseits Verkehrsabgaben (z. B. Vignette und Schwerverkehrsabgabe), sicher aber auch der Treibstoffzoll und -zollzuschlag an. Die *«Zoll-Kasse»* ist ja übervoll, und um ihre Neuverteilung wird zur Zeit gerungen. Es scheint uns eine wichtige Aufgabe zu sein, dass aus gerade dieser Kasse vermehrt Geld in die Förderung des öffentlichen Verkehrs fliesst. Unbestreitbar ist der Automobilverkehr massgeblich an der Schädigung der Umwelt beteiligt. Es ist daher eindeutig eine Anwendung des *Verursacherprinzips*, wenn Benzinzuschläge zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und damit Entlastung der durch die Autofahrer mitgeschädigten Natur herangezogen werden.
Wir erhoffen uns mit der Übergangsbestimmung eine sofortige Finanzierungsmöglichkeit in der Höhe von über *700 Millionen* Franken pro Jahr. Damit sollte es den SBB möglich sein, sofort massive Preissenkungen durchzuführen und mit einem dichteren Fahrplan rasch attraktive Möglichkeiten auch für umweltbewusste Autobesitzer anbieten zu können.

Dr. Paul Günter, Nationalrat