

Referat von Regierungsrat Walter Straumann

Vorsteher des Baudepartements des Kantons Solothurn; Präsident der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KÖV

Ich freue mich, heute als Präsident der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KÖV, welche die politischen Anliegen im Bereich öffentlicher Verkehr koordiniert, das Wort an Sie richten zu dürfen. Herr Staatsrat Claude Lasser wird die kantonale Sicht bezüglich Strasse und Individualverkehr darlegen. Ich spreche heute hier, weil ich und die KÖV meinen, dass dieser Gegenvorschlag ein grosses Problem des öffentlichen Verkehrs lösen hilft. So wie im Regionalverkehr der Bund als Partner einbezogen ist, so wird er es in Zukunft auch beim Agglomerationsverkehr sein.

Ganz besonders der öffentliche Verkehr lebt vom Netzgedanken. Der Fernverkehr kann nicht funktionieren, wenn der Regionalverkehr die Feinverteilung nicht macht. Gleiches gilt für den Agglomerationsverkehr, der nur dann optimal genutzt wird, wenn die ganze Transportkette per öffentlichem Verkehr gesichert wird. Und wenn ein gut funktionierendes, schnelles Netz besteht, dann wird es auch benutzt. Die ausserordentliche Erfolgsgeschichte des Verkehrsverbundes im Raum Zürich ist schlagender Beweis. In Zürich kann man sich in der Tat ohne Auto schnell und gut bewegen und alles erreichen. Aber auch in Zürich bestehen weiterhin Überlastungen des Individualverkehrsnetzes – dieser Mangel soll durch den weiteren Ausbau zum Verschwinden gebracht werden. Denken Sie an die Glättalbahn etc..

Nicht alle Agglomerationen sind in dieser glücklichen Lage. Bei vielen Agglomerationen besteht aber ein sehr grosser Bedarf nach besseren Mobilitätsmöglichkeiten in der Stadt und näheren Region, eben der Agglomeration. Diese benötigen dringend der Unterstützung. Hier greift nun der Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative. Damit kann auch anderen Agglomerationen unter die Arme gegriffen werden und auch sie können ein ihren Verhältnissen angepassten öffentlichen Verkehr anbieten. Das Bedürfnis dazu ist ausgewiesen.

Es wird dem Gegenvorschlag vorgeworfen, dass er Augenwischerei sei und nur dazu diene, die Nationalstrassen auszubauen. Diesen Pauschalvorwürfen muss entgegen getreten werden. Sie sind falsch. Der Gegenvorschlag ermöglicht – ich betone: ermöglicht – zwar Vieles – aber nur im Rahmen des Vernünftigen. Der Gegenvorschlag setzt klare Leitplanken und verlangt Optimierungen. Das Eidgenössische Parlament ist letzte Entscheidungsinstanz. Es hat gestützt auf klare Programmvorlagen zu beschliessen. Basis und Voraussetzung für die Freigabe von Mitteln ist also ein integrales Programm für Verkehrsmassnahmen, welches öffentlicher und privater Verkehr ebenso wie Langsamverkehr einschliessen muss. Dies schreibt der Verfassungstext vor. Damit besteht grösstmögliche Transparenz. Es wird sichergestellt, dass nur dort Investitionen getätigt werden, wo Bedarf besteht.

Das jeweilige Investitionsprogramm wird gestützt auf Kriterien festgelegt, die gegenwärtig zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden erarbeitet werden. Damit wird eine breit abgestützte Lösung zwischen allen Verkehrsarten möglich. Die Bundesverfassung hält fest, dass beide Verkehrsträger berücksichtigt werden müssen – aus der Sicht des öffentlichen Verkehr ein gewaltiger Fortschritt. Schliesslich wird die Konsequenz eine Anpassung des kantonalen Richtplanes sein. Der Text verlangt eine national ausgewogene Siedlungsentwicklung. Und nicht zuletzt deswegen darf man festhalten, dass auch die Berg- und Landregionen dieser Vorlage zustimmen können und sollen.

Ich möchte nochmals darauf zurückkommen, dass der öffentliche Agglomerationsverkehr Unterstützung braucht. Wir alle wissen, dass mit Tram, S-Bahnen oder Bussystemen mit eigenen Trassees etc. der Verkehr stark verflüssigt und verbessert werden kann. Solche Investitionen sind aber teuer. Die Gemeinden können das nicht selber bezahlen. Sie brauchen die Unterstützung von den Kantonen und dem Bund. Es macht schliesslich wenig Sinn, rein punktuell hier etwas zu verbessern und dort etwas zu korrigieren. Es braucht eine Gesamtplanung. Gestützt auf einem klaren Konzept werden optimale Resultate erzielt. Der Gegenvorschlag sichert, ja verlangt diesen Einbezug aller Aspekte. Er führt sodann zur Zusammenarbeit zwischen allen Trägern des öffentlichen Verkehrs, aber auch mit den Transportunternehmen.

Man möge vielleicht einwenden, dass in der Zeit der offenen Marktwirtschaft die Verkehrsbetriebe diese Kosten selber übernehmen sollen. Die einzige Möglichkeit wäre die Erhöhung der Bilette. Ganz abgesehen davon, dass heute ein während dem grössten Teil des Tages gut funktionierender öffentlicher Verkehr ohne Zuschüsse der öffentlichen Hand nicht geführt werden kann, hat sich gezeigt, dass Tariferhöhungen schnell zu Abwanderungen zum Auto führen. Damit wäre dies eine kontraproduktive Massnahme. In diesem Zusammenhang ist es also richtig, dass eine koordinierte und gemeinsame Finanzierung des Agglomerationsverkehrs vorgesehen wird.

Die Kantone – Herr Lässer wird das bestätigen – stehen auch deswegen hinter dieser Vorlage, weil damit eine partnerschaftliche Zusammenarbeit Bund – Kantone – Gemeinden ermöglicht wird. Wir begrüssen auch die Zusammenarbeit und Koordination zwischen öV und iV. Damit können zweifellos Mobilitätshindernisse beseitigt werden, indem dasjenige Transportmittel, derjenige Verkehrsträger dort zur Verfügung gestellt werden, wo es optimal erscheint. In den Agglomerationen ist das vorwiegend der öffentliche Verkehr – neben dem Langsamverkehr. Darum stehen die für den öV zuständigen verantwortlichen Regierungsrätinnen und Regierungsräte aller Kantone

geschlossen hinter dieser Vorlage.

Die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KÖV unterstützt daher die Vorlage einhellig und setzt sich für die Annahme ein.

12. Januar 2004

UVEK Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie, Kommunikation

Generalsekretariat UVEK
Bundeshaus Nord
Kochergasse 10 3003 Bern