

Sachbearbeiter: Markus Saurer, pl

SPEAKING-NOTE / ORIENTIERUNG / ANTRAG

Gegenstand: **Verkehrspolitik und unsere Zukunft in Euorpa**
Referat an der Tagung des Schweiz. Tourismusverbandes
Sumiswald, 10. September 1992

In gut 2 Wochen, am 27. September,
stimmen wir über den Bau der
schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale
ab.

Sie werden mir sicher verzeihen, wenn ich die
NEAT ins Zentrum meiner Ausführungen
rücke.

Im Sinne von Energie 2000 ist dies
wahrscheinlich nicht, denn ich hoffe damit
meine Energie für das Einrennen offener
Türen zu verschwenden.

Wenn es einen einzigen NEAT-Gegner im
Tourismusverband geben sollte, dann ist er
im falschen Verband.

Warum?

Tourismus heisst bekanntlich
Fremdenverkehr.

Ohne Verkehr kann es somit keinen
Fremdenverkehr geben.

Aber der Verkehr kann sich selbst und den
Fremdenverkehr zerstören.

Beispiele haben wir leider genug.

Die Auslastung der wichtigsten
Verkehrsachsen bis zum Rande der Kapazität
hat dazu geführt, dass sich insbesondere der
Strassenverkehr immer mehr selbst behindert.

Der Verkehr wird dadurch langsam,
zähflüssig, stockend. Die Transportkosten
steigen.

Um dies zu vermeiden, erhöht man die
Kapazität der bestehenden Verkehrswege und
baut neue. Die Transportkosten sinken, was
wiederum Mehrverkehr zur Folge hat.

Die Flaschenhälse entstehen von neuem.

Jetzt müsste man wieder ausbauen. Aber
einmal müssen wir diesen Teufelskreis
durchbrechen, denn der Verkehr zerstört die
Umwelt.

In den Tourismusorten gibt es genau dasselbe
Problem: Neue Skilifte - zusätzliche
Parkplätze und Hotels, bessere Zufahrten.
Dadurch mehr Gäste und erneut
Kapazitätsprobleme bei den Skiliften. Neue
Skilifte

Und damit zerstört die eine Grundlage des Fremdenverkehrs, der Verkehr, die andere Grundlage des Fremdenverkehrs, die Umwelt.

Die Umweltbelastung des Strassenverkehrs hat heute ein Ausmass erreicht, das den Rahmen des Erträglichen zu sprengen droht; sie darf nicht mehr weiter zunehmen.

Wenn wir in Zukunft nicht auf Mobilität verzichten wollen, dann müssen wir das grosse Umwelt-Sparpotential ausnützen, das im Verkehr selbst liegt.

Heute wird nicht für jeden Transport das geeignete Verkehrsmittel gewählt. Zu viele Ferntransporte werden auf der Strasse ausgeführt, zu viele Pendler erreichen täglich ihren Arbeitsplatz mit dem Auto.

Wir müssen den Güter- und den Personenfernverkehr auf die Schiene verlagern, und wir müssen den Pendlerverkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigen.

In unserem freiheitlichen Land erreichen wir aber diese Verlagerung nur auf freiwilliger Basis, mit guten Angeboten.

Dazu fördern wir den öffentlichen Agglomerationsverkehr.

Mit BAHN 2000 verbessern wir das Angebot der Bahnen im innerschweizerischen Verkehr.

Und wir bauen die NEAT.

Sie beinhaltet die folgenden Hauptelemente:

Bau einer modernen **Flachbahn von Arth-Goldau nach Lugano** mit einem Gotthard-Basistunnel und einem Monte Ceneri-Basistunnel.

● **Basistunnel durch den Lötschberg.**

Verbesserung des **Anschlusses der Ostschweiz.**

Sie ist die Ergänzung von BAHN 2000 durch die Alpen und ersetzt eine teilweise über hundertjährige Infrastruktur.

Dank ihr können auch das Wallis und das Tessin an BAHN 2000 angeschlossen werden.

● Die NEAT ermöglicht Zugsgeschwindigkeiten von über 200 Stundenkilometern im Personenverkehr und sichert dadurch unseren Anschluss an das künftige europäische Hochgeschwindigkeitsnetz.

Dadurch werden TGV- und ICE-Züge nicht nur gelegentlich in der Schweiz enden, sondern unser Land im Stundentakt durchqueren.

Die Standortgunst der Schweiz und ihrer
Fremdenverkehrsgebiete wird dadurch massiv
aufgewertet.

Was eine gute Erschliessung heute bedeutet,
wissen Sie als Fremdenverkehrsexperten am
besten.

Mit der NEAT rücken die europäische Zentren
auf Flugdistanzen zur Schweiz.

Die Fahrzeit von Zürich nach Mailand wird
dann bloss noch gut 2 Stunden dauern und
Paris wird in 3 Stunden erreichbar sein.

Unser Land wird dadurch gewissermassen zum
"Naherholungsgebiet" Europas.

Die NEAT dient auch der umweltschonenden
Bewältigung des weiter zunehmenden
Transitgüterverkehrs, auf unsere Weise, auf
der Schiene, insbesondere in Form des
kombinierten Verkehrs Schiene/Strasse.

Auch davon profitiert der Fremdenverkehr.
Unsere Strassen und Verkehrsknoten werden
entlastet.

Wir können mehr Verkehr ohne zusätzliche
Umweltbelastung bewältigen.

Die Umweltbelastung kann durch die
Verlagerung von Verkehr aus der Luft und

von der Strasse auf die Schiene sogar abnehmen.

Das heisst für den Fremdenverkehr leistungsfähigere Verkehrswege und intakte Umwelt.

In zähen Verhandlungen konnten wir mit der NEAT auch die EG überzeugen: Sie hat mit der Schweiz ein Transitabkommen abgeschlossen, das unsere Transitpolitik voll übernimmt.

Die Forderung der EG nach einem Transitkorridor für 40 Tonnen Lastwagen ist vom Tisch.

Die Umwelt kann aufatmen.

Aber noch mehr: Der freie Zutritt unseres Strassentransportgewerbes und unserer Fluggesellschaften zum europäischen Markt sind mit dem Transitabkommen gesichert.

Auch das ist für Ihre Branche von entscheidender Bedeutung.

Das in allen Teilen sehr vorteilhafte Transitabkommen steht und fällt jedoch mit dem Entscheid zur NEAT.

Ohne sie fehlte uns die Kapazität, den Verkehr auf der Schiene zu bewältigen.

Damit fehlte uns der Tatbeweis gegenüber der EG. Unsere Transitpolitik würde unglaubwürdig.

Wenn wir die NEAT ablehnen, werden der Transitvertrag und die damit verbundenen Vorteile hinfällig.

Unsere Verkehrsunternehmen hätten keinen freien Zugang zum EG-Markt.

● Wir würden uns damit von Europa abschotten und verkämen zur verkehrspolitischen Provinz.

Dies hätte gravierende Auswirkungen auf unsere Wirtschaft und den Fremdenverkehr.

Wir müssten versuchen, ein anderes Transitabkommen auszuhandeln, und wären dabei in einer sehr schwachen Verhandlungsposition.

● Mangels leistungsfähiger Alternativen müssten wir dem Druck nach Oeffnung unserer Strassen für schwere Brummer wahrscheinlich nachgeben.

Wir würden erpressbar.

Die NEAT ist alles in allem ein wichtiges Projekt für die Umwelt und für unser Verkehrssystem.

Sie ist auch ein Mittel zur Wahrung unserer verkehrspolitischen Eigenständigkeit in der Zukunft.

Zur Zukunft:

Wie die **Zukunft der Schweiz in Europa** aussehen wird, kann ich Ihnen nicht sagen.

Sie wissen, dass ich von den Vorteilen des Beitritts der Schweiz zum EWR überzeugt bin.

Was aber, wenn unser Volk den EWR-Beitritt ablehnt?

Nun, die wichtigsten Sektoren unserer Wirtschaft, diejenigen, die vom Export leben müssen und dort der internationalen Konkurrenz ausgesetzt sind, müssten noch mehr leisten, um ihren heutigen Stand wahren zu können.

Auch der Fremdenverkehr wäre betroffen.

Ich glaube zwar nicht, dass wir im Alleingang einer "Albanisierung" unterliegen würden.

Aber noch viel weniger glaube ich, dass uns dies einen Nimbus des "Exotischen" und damit mehr Touristen bringen würde.

Viel eher würde das Image des Schweizers als "ewiger Eigenbrötler" und "Besserwisser" erhärtet.

Wir würden an Sympathie verlieren.

Der Image-Verlust würde besonders für den Fremdenverkehr noch schwerer wiegen als die handfesten wirtschaftlichen Nachteile eines Abseitsstehens.

Aber auch diese Nachteile könnten sich in den Logierzahlen niederschlagen.

Das allerschlimmste Zukunftsszenario für unser Land ergäbe sich mit der gleichzeitigen Verwerfung der NEAT und des Beitritts zum EWR.

Wir wären völlig isoliert.

Wer gegen den EWR-Beitritt ist, darf deshalb nicht gleichzeitig die NEAT ablehnen.

Ohne leistungsfähiges Verkehrssystem werden wir in unserer mobilen Welt von der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung abgehängt.

Darum JA zur NEAT!