

Das Argumentarium

Komitee Avanti-Nein
Aarberggasse 61
Postfach 8676
3001 Bern
Tel. 031 318 66 50
Telefax 031 328 82 01
mail@avanti-nein.ch
www.avanti-nein.ch

24.11.2003

Inhaltsverzeichnis

Worum geht es bei Avanti?	3
Was wir wollen	6
Finanz- und wirtschaftspolitische Argumente	
Finanzen: 30 Milliarden Franken? Oder gar 60 Milliarden?	8
Sparen: Beton statt Bildung?	13
Wirtschaft: Randregionen ziehen den kürzeren	15
Umweltpolitische Argumente	
Die Luftverschmutzung tötet tausendfach	18
Alpenschutz: Keine Lockerung sondern Aushöhlung	20
Verkehrspolitische Argumente	
Avanti bringt Agglomerationen noch mehr Stau	23
Verlagerungspolitik: Keine Absage an den Volkswillen	26
Sicherheit: Nein zu mehr Unfällen	28
Anhang: Die Vorlage im Wortlaut	31

Worum geht es bei Avanti?

Der Avanti-Gegenvorschlag will bei der Verkehrspolitik den Rückwärtsgang einlegen: Mit einem zweiten Gotthardtunnel wird der Alpenschutz aufgehoben und die Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene torpediert. Der Preis dafür: Mehr Staus, mehr Unfälle und Kosten von 30 Milliarden Franken.

Der Wunsch nach einer zweiten Röhre ist bei der Auto- und Lastwagenlobby schon lange vorhanden. Im Sommer 1999 reichte der Fuhrhalter und SVP-Nationalrat (AG) Ulrich Giezendanner eine parlamentarische Initiative ein, die in der Folge von den Räten gutgeheissen wurde. Ende 2000 doppelte die Strassenlobby mit der Einreichung der Avanti-Initiative «für sichere und leistungsfähige Autobahnen» nach. Wenig glaubwürdig brachten die Initianten nach dem Lkw-Brand im Gotthardtunnel vor zwei Jahren, der elf Menschen das Leben kostete, die Sicherheit als Argument für eine zweite Röhre vor. Gleichzeitig sprachen sie sich gegen ein Kreuzungsverbot für Lkw im Tunnel aus.

Hinter den Initiativen steht naturgemäss auch die Baulobby, die in einer zweiten Gotthardstrassenröhre den willkommenen Nachfolge-Grossauftrag sieht, wenn dereinst die neue Alpentransversale (Neat) fertig gestellt sein wird.

Der Bundesrat ortete die grossen Verkehrsprobleme in seinem ursprünglichen Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative jedoch nicht am Gotthard mit seinen spektakulären Autoschlangen in der Ferienzeit, sondern in Alltagsstaus in den Agglomerationen. Hier herrsche Handlungsbedarf.

Anstatt der Bevölkerung nun einen Vorschlag und eine gemässigte Alternative zu unterbreiten, wie sonst bei Initiativen üblich, packte das Parlament die Initiativforderungen gleich in den Gegenvorschlag des Bundesrats. So sieht das Strassenwahnprojekt nun aus:

- Aufhebung des Alpenschutzes, um den Bau einer zweiten Gotthardstrassenröhre zu ermöglichen
- Fertigstellung des Autobahnnetzes
- Ausbau der Autobahn auf über 400 km des bestehenden Netzes
- Kosten von insgesamt über 30 Milliarden Franken für den Bau von neuen Strassen (siehe auch Detailkarte auf der folgenden Seite)
- Geringfügige Mittel zur Lösung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen, wovon die Hälfte dem öffentlichen Verkehr versprochen wurde
- Äufnung eines Fonds aus Geldern der Mineralölsteuer und der Autobahnvignette, wobei für die Ersteinlage die Schuldenbremse umgangen wird und zu einer weiteren Verschuldung des Bundes führt
- Weitgehende Entscheidungskompetenzen beim Parlament, das ohne weitere Volksbefragungen beispielsweise den Ausbau der Autobahn zwischen Genf und Lausanne sowie Bern und Zürich auf sechs Spuren beschliessen kann oder die sofortige Inangriffnahme der zweiten Gotthardstrassenröhre - obschon der Bundesrat diese als dritte Priorität erachtet.

Angesichts dieses Wunschprogramms zogen die Avanti-Initianten ihr Anliegen zurück. Sie mussten sich wie ein Kind zu Weihnachten fühlen, das nicht nur sämtliche Wünsche auf dem Wunschzettel erfüllt bekommen hat, sondern vom Götti auch 'gleich noch einen Hunderter ins Kässeli.

Mit der Annahme der Alpen-Initiative, von Bahn 2000, der Finanzierung der ÖV-Infrastruktur (Finöv), der neuen Alpentransversale (Neat) sowie der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) hat die Schweizer Bevölkerung mehrfach bewiesen, dass sie eine nachhaltige Verkehrspolitik

www.avanti-nein.ch

wünscht. Entsprechend ist diese in Verfassung und Gesetzen verankert. Schon bisher tat sich die Regierung schwer, dieser Verpflichtung nachzukommen. Mit Avanti wird das Parlament, das uns schon den überrissenen Pseudo-Gegenvorschlag beschert hat, über die Bauvorhaben beschliessen können - ohne weitere Volksbefragung.

Das Argument, nach den Bahngrossprojekten müsse nun die Strasse wieder zum Zuge kommen, widerspricht nachhaltiger Politik. Diese ist sparsam, umweltverträglich sowie sozial und zeichnet sich dadurch aus, dass Prioritäten gesetzt werden.

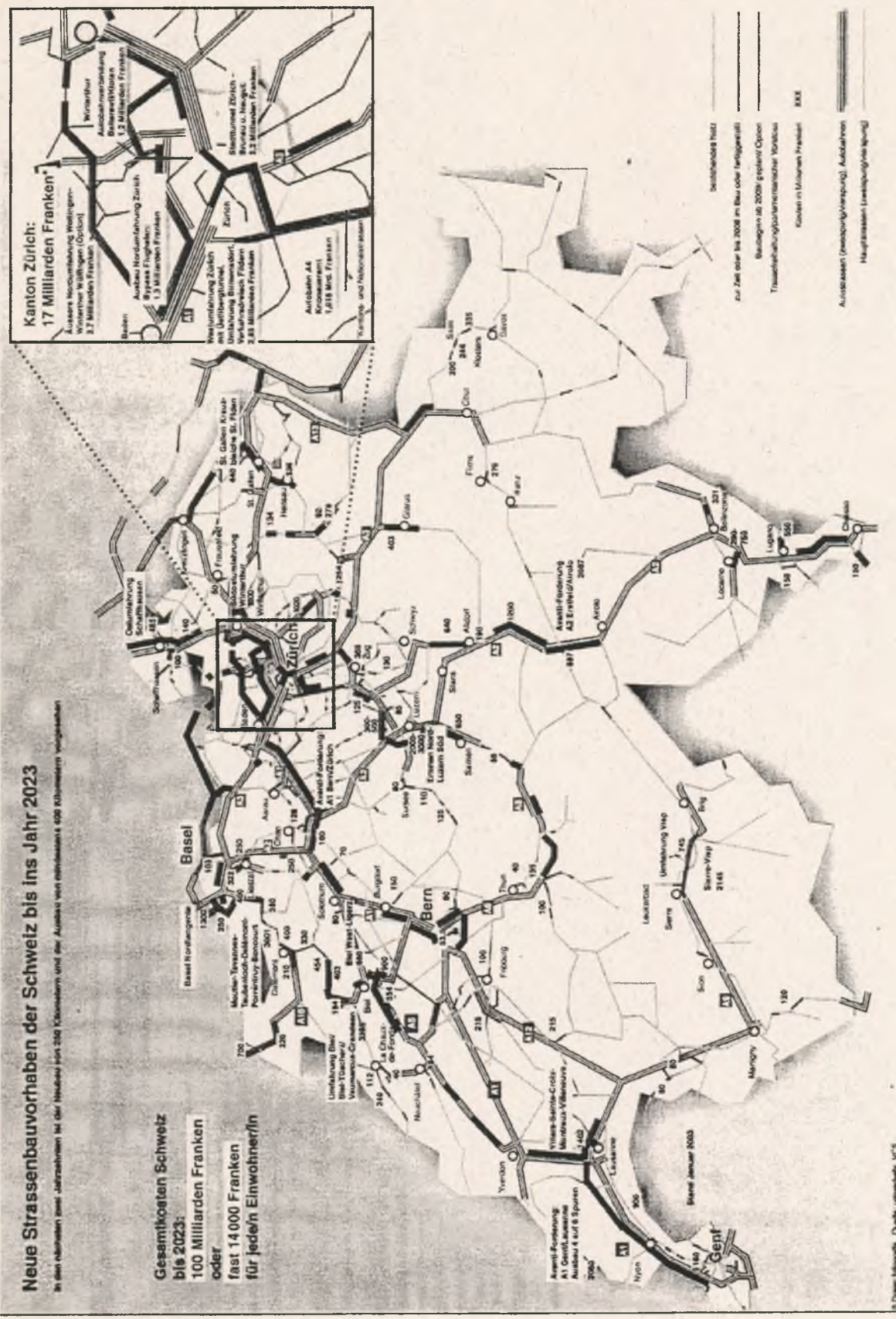
Das Signal nach Europa wäre verheerend. Galt die Schweiz in Sachen Verkehrspolitik bisher als Vorbild, erhielte die EU mit Avanti nun quasi die Aufforderung, noch mehr Camions Richtung Schweiz zu schicken. Generell hätte sie weniger Anreiz, sich um die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu bemühen.

Die Auswirkungen von Avanti wären katastrophal:

- Eine Lawine von EU-Lastwagen
- Mehr Staus
- Mehr Unfälle
- Höhere Benzinpreise, um das Riesenpaket zu finanzieren.
- Weiterer Verzug beim Lärmschutz, dessen Frist bereits jetzt aus finanziellen Gründen auf das Jahr 2020 hinausgeschoben wurde.
- Weitere Aufheizung unseres Klimas

Deshalb am 8. Februar 2004

NEIN zum Avanti-Gegenvorschlag!



Quelle: umverkehr, VCS

Was wir wollen

Das Komitee Avanti-Nein setzt sich gegen den masslosen Strassenbau, wie ihn der Avanti-Gegenvorschlag fordert, zur Wehr. Sinnvoller als neue Strassen sind Investitionen in den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr. Sie bekämpfen Staus effizienter und kostengünstiger.

In der Schweiz ist die nachhaltige Entwicklung Verfassungsauftrag. Zu einer nachhaltigen Entwicklung gehört, dass der CO₂-Ausstoss bis 2012 um mindestens 20 Prozent gegenüber 1990 gesenkt wird. Dem Verkehr kommt dabei eine grosse Bedeutung zu, produziert er (ohne Flugverkehr) doch rund einen Drittel des CO₂-Ausstosses.

Das Komitee Avanti-Nein fordert deshalb beim Strassenverkehr eine Stabilisierung. Dazu braucht es eine quantitative und qualitative Aufwertung des **öffentlichen Verkehrs** gegenüber der Strasse. Die wichtigsten Massnahmen sind:

- Attraktive Umsteigebeziehungen und günstige Tarife.
- Der Zusammenschluss zu einer „System S-Bahn-Schweiz“, in dem die bestehenden S-Bahn-Netze optimiert und miteinander verbunden werden. Es braucht Frequenzsteigerungen und zusätzliche Kapazitäten wie sie der VCS in seinem mehrjährigen Projekt „Lösungen statt Strassenbau“ aufgezeigt hat.
- Die Sicherstellung der regionalen Versorgung durch das Postauto und Optimierung mit Rufbussen.
- Der fristgerechte Bau der Neat-Basistunnel. Dazu zählen auch die entsprechenden Zufahrtsstrecken. Die gesprochenen finanziellen Mittel sind deshalb zwingend zur Verfügung zu stellen.
- Die Konkretisierung der zweiten Etappe von Bahn 2000 mit Prioritätensetzung in den grossen Agglomerationen.
- Einführung von Road-Pricing für den Strassenverkehr in den grossen Agglomerationen.
- Erhöhung der Schwerverkehrsabgabe.
- Beschleunigung der Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Bahn. Innovative Verlagerungssysteme sind zu realisieren. Das gesetzliche Verlagerungsziel nach Inbetriebnahme des Lötschbergasts der Neat ist vollumfänglich durchzusetzen.

Der Anteil des **Langsamverkehrs** (zu Fuss, Fahrrad, etc.) von heute sieben Prozent ist mindestens zu verdoppeln.

Die **Lärmbelastung** muss ab sofort reduziert werden und nicht wie in der Revision der Lärmschutzverordnung vorgesehen erst bis 2015, respektive 2018. Die entsprechenden Lärmgrenzwerte sind längerfristig zu senken, da bereits ab 30dB(A) gesundheitliche Auswirkungen auftreten. Die Lärmkosten sind vollumfänglich dem Verursacher zu übertragen. Dazu ist im Umweltschutzgesetz das Verursacherprinzip so zu erweitern, dass sämtliche Lärmkosten übertragen werden.

Trägerorganisationen des Komitees Avanti-Nein:

Verkehrs-Club der Schweiz | Alpen-Initiative | WWF Schweiz | Greenpeace Schweiz | IG Velo Schweiz | Pro Natura | Schweiz. Eisenbahn- u. Verkehrspersonalverband SEV | Umverkehr | Läbigi Stadt | Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz | Fussverkehr Schweiz | Gewerkschaft transfair |

www.avanti-nein.ch

Hausverein Schweiz | Kaderverband öffentl. Verkehr | Mountain Wilderness
Schweiz | Naturfreunde Schweiz NFS | Pro Bahn Schweiz | equiterre |
Schweiz. Heimatschutz SHS | Schweiz. Energiestiftung SES | Schweiz. Liga
gegen den Lärm | Schweiz. Gewerkschaftsbund SGB | Verein Fachfrauen Umwelt
FFU | SOS Mendrisiotto Ambiente | VSLF Verband Schweizer Lokomotivführer
und Anwärter

Finanzen: 30 Milliarden Franken? Oder gar 60 Milliarden?

Themen in diesem Kapitel:

Der TCS rechnet mit Kosten von rund 60 Milliarden Franken für den Strassenausbau. Doch woher kommt das Geld? Neue Steuern zeichnen sich ab.

- Wieviel kostet Avanti?
- Der Strassenbaufonds
- Schuldenbremse
- Neue Steuern

Katze-im-Sack I: Der Bundesrat und das Parlament haben es bei der Behandlung des Avanti-Gegenvorschlags versäumt, die genauen Kosten zu beziffern. Es grenzt an Täuschung der StimmbürgerInnen, die grösste Investitionsvorlage der vergangenen Jahrzehnte ohne Angabe der Kosten zur Abstimmung vorzulegen.

Um hier Transparenz zu schaffen, hat das Komitee Avanti-Nein eigene Berechnungen angestellt:

KOSTEN

Fertigstellung Nationalstrassennetz	18 Mrd. Franken
1. Ausbaupriorität	8,3 Mrd. Franken
2. Ausbaupriorität	2,9 Mrd. Franken
3. Ausbaupriorität	4,3 Mrd. Franken
Agglomerationsverkehr	6 Mrd. Franken
Total ohne Agglomerationsverkehr	33,5 Mrd. Franken
Total mit Agglomerationsverkehr	39,5 Mrd. Franken

Zum Vergleich: Für den Bau der Nationalstrassen sind zwischen 1960 und 2000 rund 48 Milliarden Franken aufgewendet worden (Bund: 41 Mrd., Kantone: 7 Mrd.). Aus finanzieller Sicht geht es bei Avanti also um eine Verdoppelung des bestehenden Autobahnnetzes.

Vielleicht auch 60 Milliarden

30 Milliarden Franken sind eine sehr vorsichtige Schätzung. Die Befürworter gehen gemäss Avanti-Kampagnenleiter Patrick Eperon davon aus, dass in den nächsten 20 Jahren 60 Mrd. Franken für den Strassenbau zur Verfügung gestellt werden sollten.¹ Damit übersteigen die (Wunsch-)Vorstellungen des TCS unsere Befürchtungen bei weitem.

Der Sondertopf: Strassenbaufonds

Die grosszügige Regelung der Finanzierungsfrage ist ein wichtiger Punkt, in dem der Gegenvorschlag über die Initiative hinausgeht. Davon war in der Initiative keine Rede. Das Parlament hat einen Strassenbaufonds („Infrastrukturfonds“) in den Gegenvorschlag hineingepackt. Der Fonds dient laut Parlamentsbeschluss drei Zwecken:

- Fertigstellung des Nationalstrassennetzes

¹ Le Temps vom 18.10.2003

- Ausbauten zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe auf dem Nationalstrassennetz
- Investitionsvorhaben zum Ausbau des Agglomerationsverkehrs

Katze-im-Sack II: Von grosser Bedeutung ist, dass das Parlament die Höhe der Fondseinlagen, wie auch den genauen Verwendungszweck (das Fondsreglement also) in Form einer Verordnung beschliessen wird, zu dem das Volk nichts mehr zu sagen haben wird.

Fonds gefährden Steuerung des Bundeshaushaltes

Die Schaffung von Fonds widerspricht den Grundsätzen der heutigen Finanzpolitik: Bürgerliche Finanzpolitiker betonen, dass solche Fonds die Steuerung des Staatshaushaltes gefährden würden. Finanzminister Villiger sträubte sich lange gegen die Schaffung dieses Fonds: „**Ich bin gegen die Fonds, weil sie alles völlig intransparent machen.**“¹

Auch der führende Finanzpolitiker der FDP, Hans-Rudolf Merz, äusserte vor der Avanti-Debatte im Ständerat Bedenken ob des Strassenbaufonds: «Das Bundesbudget beträgt rund 52 Mia Franken. Aber ungefähr 28 Mia Franken werden am Bundeshaushalt vorbeigeschleust, die deshalb der Budgethoheit des Parlaments entzogen sind. Wenn das so weitergeht, haben wir am Ende nur noch Fonds, und der Spielraum für eine echte Budgetpolitik wird immer kleiner.»² Mit einem zusätzlichen Fonds mache das Parlament einen weiteren Schritt zu seiner Entmachtung.

Fonds-Einnahmen

Als Ersteinlage soll dieser Fonds die Hälfte des Guthabens der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (1,75 Mrd. Franken) erhalten. Für diese Ersteinlage wird sich der Bund neu verschulden müssen. Das Parlament wird dazu die Schuldenbremse ausser Kraft setzen müssen. Der Avanti-Gegenvorschlag würde die finanzpolitisch angespannte Situation des Bundes noch zusätzlich verschärfen. Die Verschuldung des Bundes würde weiter zunehmen.

Auch hier ist Finanzminister Villiger ein unverdächtiger Zeuge: „Sie müssen klar sehen, dass dieser Fonds einige Milliarden Franken der Schuldenbremse schlicht entzieht und sie aussetzt.“¹ Mit anderen Worten: Künftig müsste der Bund noch mehr Schuldzinsen zahlen – wegen des Avanti-Gegenvorschlags.

Nach den Vorstellungen des Bundesrats sollen weiter jährlich 1,2 Mrd. Franken aus den zweckgebundenen Mineralölsteuer-Mitteln in den Fonds eingezahlt werden. Über die Höhe der jährlichen Einlagen wird jedoch nicht der Bundesrat, sondern das Parlament entscheiden.

Verdrängungseffekt: Mehr Strassenbau, kein Lärmschutz

Die Ausgaben für den baulichen Unterhalt der Nationalstrassen, welche sprunghaft zunehmen, aber auch für Umwelt- und Lärmschutzmassnahmen werden **nicht** aus dem Fonds bezahlt werden können. Damit ergibt sich finanzpolitisch eine Privilegierung des Strassenbaus gegenüber allen anderen Strassenausgaben. Doch was nutzen viele neue Nationalstrassen, wenn für deren Unterhalt aber zu wenig Geld zur Verfügung steht?

Gravierend würde sich der Fonds auch auf den Lärmschutz des Strassennetzes auswirken, der auch aus den zweckgebundenen Mitteln der Mineralölsteuer finanziert wird. Die Sanierung sollte eigentlich seit 2002 abgeschlossen sein, nun ist die Frist aus finanziellen Gründen auf 2015, bzw. 2018 verschoben worden. Der Lärmschutz wird schon heute arg vernachlässigt, zukünftig würde dafür noch weniger Geld zur Verfügung stehen.

Nach den Vorstellungen des TCS soll für die anderen Aufgaben (inkl. Unterhalt) sozusagen keine Mittel mehr zur Verfügung stehen. Über 80% der

¹ Budgetdebatte Ständerat vom 04.12.02

² Automobilrevue, 3. April 2003

zweckgebundenen Einnahmen - 3 Mrd. Franken pro Jahr - sollen in den Fonds gelangen.

Um nach Annahme des Avanti-Gegenvorschlags allen Aufgaben nachkommen zu können, ist eine Erhöhung der Mineralölsteuer und des Treibstoffzoll-Zuschlags unumgänglich. Der TCS verheimlicht dies.

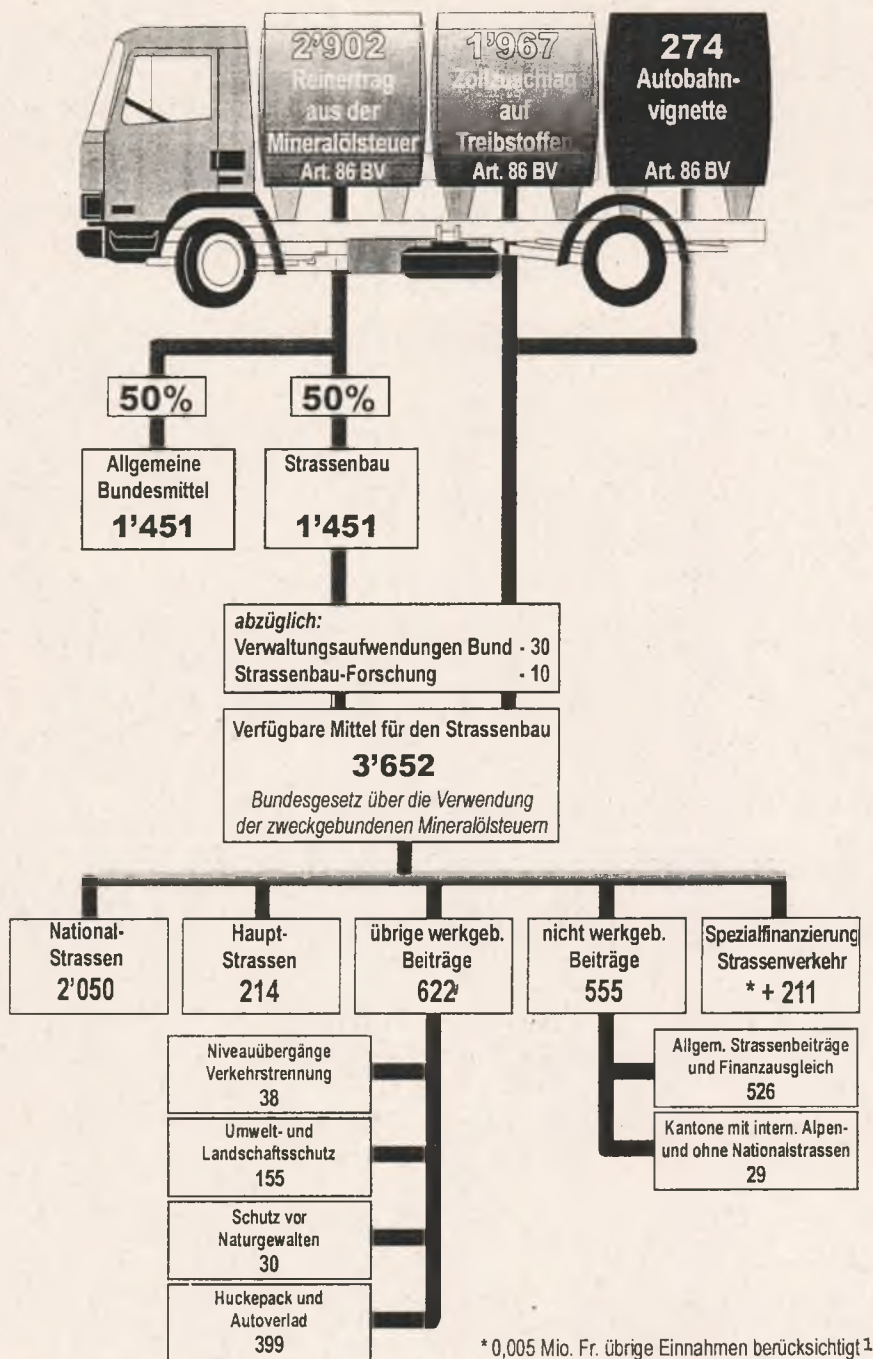
Steuererhöhung inkl.

Katze-im-Sack III: Den Befürwortern des Avanti-Gegenvorschlags ist längst klar: das riesige Strassenbaupaket ist nur mit einer Steuererhöhung finanzierbar. Doch darüber sprechen sie nicht!

Bereits der Bundesrat schreibt in seiner Botschaft: „Sollten die notwendigen Massnahmen den Rahmen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr oder die allgemeinen finanziellen Möglichkeiten des Bundes übersteigen, würde der Bundesrat dem Parlament eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags beantragen.“

Der TCS rechnet fest mit einer Erhöhung der Mineralölsteuer: Die Forderung, 3 Mrd. jährlich in den Fonds zu legen, womit beim heutigen Mineralölsteuerertrag nicht einmal mehr genügend Geld für

Verwendung der für Strassenaufgaben
zweckgebundenen Einnahmen in Mio. Fr.
2001



Der Strassenbaufonds würde gespeisen aus den „verfügbaren Mitteln für den Strassenbau“ (2001: 3,65 Milliarden Franken). Je mehr in diesen Spezialfonds fliessen, desto weniger bleibt für Unterhalt, Lärmschutz und weitere Beiträge übrig - ausser man erhöht die Mineralölsteuer.

¹ Quelle: Nationalstrassen-Info 2002 des ASTRA.

den Unterhalt der Nationalstrassen übrig bleibt, macht erst Sinn, wenn man von höheren zukünftigen Mineralölsteuererträgen ausgeht.

Der Avanti-Gegenvorschlag würde das Benzin verteuern, das ist offensichtlich. Bloss um wie viel? Als einziger hat bislang der Präsident der Vereinigung der Schweizerischen Strassenbauunternehmer, Klaus Dirlwanger, eine Zahl öffentlich genannt.¹ Er geht von einem Aufschlag von 30 Rappen pro Liter Benzin aus: 1 Franken 60 fürs Benzin - dank dem Avanti-Gegenvorschlag. Vielleicht fällt der Aufschlag aber noch höher aus. Sehr gut möglich, so wie die Strassenlobby dieses Thema meidet.

Wer keine neue Steuern will, sagt NEIN zum Avanti-Gegenvorschlag!

Begriffserklärungen:

Zweckbindung

Auf Benzin und Diesel wird die Mineralölsteuer und der Treibstoffzoll-Zuschlag entrichtet. 50 % der Mineralölsteuer und der gesamte Treibstoffzollzuschlag werden heute schon in den Bau, Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen sowie für weitere Aufgaben (Umwelt- und Lärmschutz-Massnahmen, Autoverlad, Beiträge an Kantone) ausgegeben.

„Spezialfinanzierung Strassenbau“

Die zweckgebundenen Erträge und Ausgaben für den Nationalstrassenbau werden jährlich in der Strassenverkehrsrechnung des Bundes abgerechnet. Der Saldo (Überschuss oder Defizit) wird in die Spezialfinanzierung Strassenbau übertragen. Da in den vergangenen Jahren die zweckgebundenen Erträge höher als die Ausgaben für Nationalstrassen waren ist hier buchhalterisch ein Überschuss von ca. 3,5 Mrd. Franken aufgelaufen, der tatsächlich zur Deckung des allgemeinen Bundesdefizits verwendet wird. Da der Überschuss der Schuldenbremse unterliegt, kann er aber nicht telquel für den Strassenbau eingesetzt werden, wie dies die Strassenlobby fordert.

¹ NZZ am Sonntag, 02.11.03

Sparen: Beton statt Bildung ?

Nur mühsam gelingt es dem Bund durch Sparanstrengungen, die Löcher im Finanzhaushalt zu stopfen. Dennoch soll der Avanti-Gegenvorschlag 30 Milliarden Franken für die Strasse locker machen. Absurd!

Themen in diesem Kapitel:

- Steuerpaket
- Entlastungsprogramm
- Sparen bei der Schiene

Das „Entlastungsprogramm 03“ ist noch nicht einmal fertig beraten, schon verkünden bürgerliche Politiker wie Christoph Blocher oder Hans-Rudolf Merz aber auch der Bundesrat den Bedarf für ein weiteres Sparpaket im Umfang von weiteren 2,5 Milliarden Franken. Der Spardruck droht durch das Steuerpaket noch erhöht zu werden: Wird es im Mai vom Stimmvolk gutgeheissen, wird es der öffentlichen Hand Mindereinnahmen bescheren.

Das weitgehend definitive „Entlastungsprogramm 03“ soll den Bund um rund 3 Milliarden Franken entlasten. Auch der Nationalstrassenbau müsste in den nächsten Jahren an der Sanierung der Bundesfinanzen mittragen (siehe Tabelle). Kommt aber der Avanti-Gegenvorschlag durch, so wird dem Nationalstrassenbau unverzüglich zusätzliche 1,7 Milliarden Franken zur Verfügung stehen, für die sich der Bund neu verschulden müssen.

Die Auswirkungen des „Entlastungsprogramms 03“ des Bundes, Kürzungen in den Jahren 2004-2006 (Stand Oktober 2003) vor der Differenzbereinigung (in Mio. Franken):

Bereich	Maximal	Minimal
Asylwesen	137	137
Entwicklungshilfe/VBS/Friedensförderung	870	870
Bildung und Forschung	378	214
Invalidenhilfe	122	122
Wohnbauförderung	234	234
Nationalstrassenbau u. Unterhalt	500	500
FinöV: Kürzung LSVA-Beitrag	325	0
Leistungsvereinbarung SBB	236	236
Umweltschutz	51	51
Landwirtschaft	240	210
EnergieSchweiz	45	25
Total Einsparungen	3138	2599

Sparen bei der Schiene, klotzen bei der Strasse?

Bereits im vergangenen Jahr hat es das Parlament gezeigt, was es beim Nationalstrassenbau unter „Sparen“ versteht: Statt wie vom Bundesrat beantragt bei den Strassen 91 Millionen wurden schliesslich nur 16 Millionen Franken gestrichen.

Die SBB müssen in den nächsten drei Jahren rund 80 Millionen jährlich einsparen. Das geht nicht ohne Abbau beim Service. Leidtragende wären vor allem Randregionen. Auch die Bahn 2000 und NEAT müssen mit rund 110 Millionen pro Jahr weniger auskommen, wenn sich Bundesrat und Ständerat in der Differenzbereinigung gegen den Nationalrat durchsetzen werden.

Doch damit nicht genug: Auch in Zukunft soll offenbar vermehrt beim öffentlichen Verkehr gespart werden:

- Bundesrat Moritz Leuenberger kündigte den „Verzicht auf die zweite Etappe Bahn 2000“¹ im Rahmen des zweiten Sparpakets an, obschon er dafür einen Volksauftrag hat.
- Bundesrätin Ruth Metzler sperrte 300 Millionen Franken Bundesbeiträge für den behindertengerechten öffentlichen Verkehr. Auch diese Gelder waren bereits fest zugesagt.²
- In Genf bangt man um die 500 Millionen Franken des Bundes, die dieser für den Bau der S-Bahn bereits versprochen hatte.³

Gleichzeitig würde dem Nationalstrassenbau - nach Abzug der Sparbeschlüsse - bei Annahme von Avanti pro Jahr 400 Millionen Franken mehr zur Verfügung stehen.

3 Milliarden Franken einsparen, gleichzeitig 30 Milliarden Franken zusätzlich ausgeben? Das macht keinen Sinn. Deshalb: Nein zum Avanti-Gegenvorschlag!

¹ SonntagsBlick, 16. 11.2003

² Tages Anzeiger, 20.11.2003

³ Tribune de Genève, 19.11.2003

Wirtschaft: Randregionen ziehen den kürzeren

Das Mittelland wird durch den Avanti-Gegenvorschlag stark bevorzugt, die Randregionen dagegen weiter vernachlässigt. Wirtschaftlich vermögen die 30 Milliarden Franken verhältnismässig wenig Impulse zu verleihen. So ist etwa die Zahl der zu erwartenden neuen Arbeitsplätze äusserst bescheiden.

Themen in diesem Kapitel:

- Benachteiligung der Randregionen
- Arbeitsplätze
- Vergleich der Investitionen in Schiene und Strasse

Von den Milliarden des Avanti-Gegenvorschlags würden längst nicht an alle Kantone gleichviel abbekommen. Die Hälfte aller Strasseninvestitionen beanspruchen allein die vier Kantone Zürich, Bern, Waadt und Luzern. Sie haben bereits ihre Ansprüche formuliert und sind bei der Planung konkreter Bauvorhaben am weitesten fortgeschritten. Von den Nationalstrassengeldern will dieses Beton-Quartett gar 62,5% kassieren.

Spitzenreiter ist der Kanton Zürich, der mit gesamthaft 17 Milliarden Franken für Kantons- und Nationalstrassen in etwa die gleiche Investitionssumme für seine Pläne - seine «Strategie Hochleistungsstrassen» - beansprucht wie die drei andern Kantone zusammen. Gleich drei Autobahnringe sollen als Erschliessungsstrassen das weitere Wachstum der drei wichtigsten Ballungszentren des Kantons - Zürich, Glatttal und Winterthur - ermöglichen. Hinzu kommen fünf weitere Grossprojekte für insgesamt 7,6 Milliarden Franken sowie andere Planungsideen. Die Kosten für diese Strassenbauten, die im Wesentlichen dem Autopendlerverkehr dienen würden, will der Kanton grosszügig dem Bund anlasten.

Strassenbauprojekte (in Mrd. Franken)		
Kanton	Kantons- und Nationalstrassen	Nationalstrassen
ZH	17.0	11.8
BE	8.8	6.2
VD	5.1	3.9
LU	3.9	2.2
Total	34.8	24.1
Anteil in % an Investition CH	50.5%	62.5%

Wenn der Grossteil der Milliarden in die Zentren fliesst, bleibt für die Rand- und Berg-Kantone kaum etwas übrig. Dies haben auch CVP- und SVP-Vertreter erkannt und deshalb in der Debatte gegen den Avanti-Gegenvorschlag opponiert, so etwa die beiden Ständerat Rolf Escher (VS) und Christoffel Brändli (GR).

Der Gegenvorschlag kommt diese Kantone teuer zu stehen. Ihr Anteil (bundfinanzierter) Nationalstrassen ist gering, ihre Strasseninfrastruktur dennoch teuer. So kommt es, dass die Strassenausgaben pro Kopf im Kanton Graubünden (nach Abzug aller Bundesmittel) mit über 1200 Franken pro Jahr doppelt so hoch sind wie im schweizerischen Mittel. In Kantonen wie Aargau und Zürich betragen die Werte dagegen nur knapp 400, bzw. 500 Franken. Bitter wird in den Randkantonen auch festgestellt, dass beispielsweise im Kanton Zürich doppelt so viele Kilometer Autobahn existieren wie

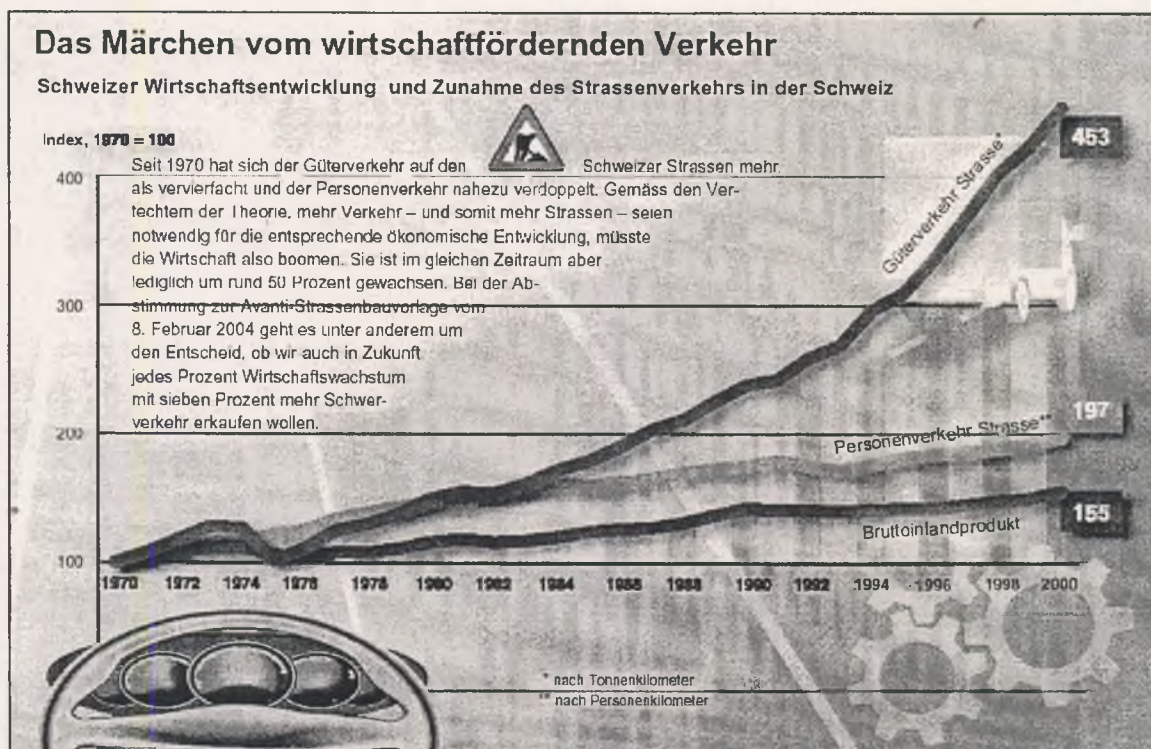
Hauptstrasse, während im Graubünden die Nationalstrassen nur ein Viertel der Hauptstrassen ausmachten. Hinzu kommt, dass durch den Avanti-Gegenvorschlag wichtige Beiträge aus der Treibstoffkasse für die Randregionen weiter unter Spardruck geraten:

- Beiträge an Kantone ohne Alpenstrassen
- Beiträge an Hauptstrassen
- Beiträge an Lawinenverbauungen.

Das Ungleichgewicht zwischen den Zentren und Randregionen würde durch den Avanti-Gegenvorschlag noch verstärkt.

Strassenverkehr ist nicht der Wachstumsmotor der Wirtschaft

Von den Avanti-Befürwortern wird häufig behauptet, der Ausbau des Nationalstrassennetzes stelle die Grundlage für das Wachstum der Schweizer Wirtschaft dar, da vor allem die Wirtschaft ein leistungsfähiges Strassennetz für den Gütertransport benötige. Wenn dem so wäre, hätte die schweizerische Wirtschaft in den letzten zwei Jahrzehnten ein ungeahntes Wachstum erleben müssen, wuchs doch der Güterverkehr auf der Strasse (gemessen in Tonnen-Kilometer) zwischen 1980 und 2000 um 165 Prozent. Doch die schweizerische Wirtschaft wuchs im gleichen Zeitraum nur um rund 30 Prozent, also fast sechs mal langsamer. Eher ist ein umgekehrter Zusammenhang zu vermuten: Wenn die Wirtschaftsproduktion weniger zunimmt als die Transportleistung des Güterverkehrs, heisst das, dass die Effizienz der Produktion abnimmt, bzw. die Wirtschaft weniger wächst als sie eigentlich könnte, weil Ressourcen im Gütertransport verschwendet werden.



Strassenbau schafft keine Arbeitsplätze

Der Strassenbau ist denkbar ungeeignet, um längerfristig Arbeitsplätze auf dem Bau zu sichern. Diese Sparte ist einer der kapitalintensivsten Baubereiche: Im Verhältnis zu den Arbeitsplätzen gelangen überdurchschnittlich viele teure Maschinen zum Einsatz. Daher sind im Strassenbau nur ein kleiner Bruchteil aller im Baugewerbe tätigen Personen beschäftigt. Eine in den öffentlichen Hochbau oder in den Wohnungsbau investierte Million beschäftigt fast doppelt so viele Bauarbeiter wie im Strassenbau. Aber die Strassenbaulobby ist offenbar viel stärker und

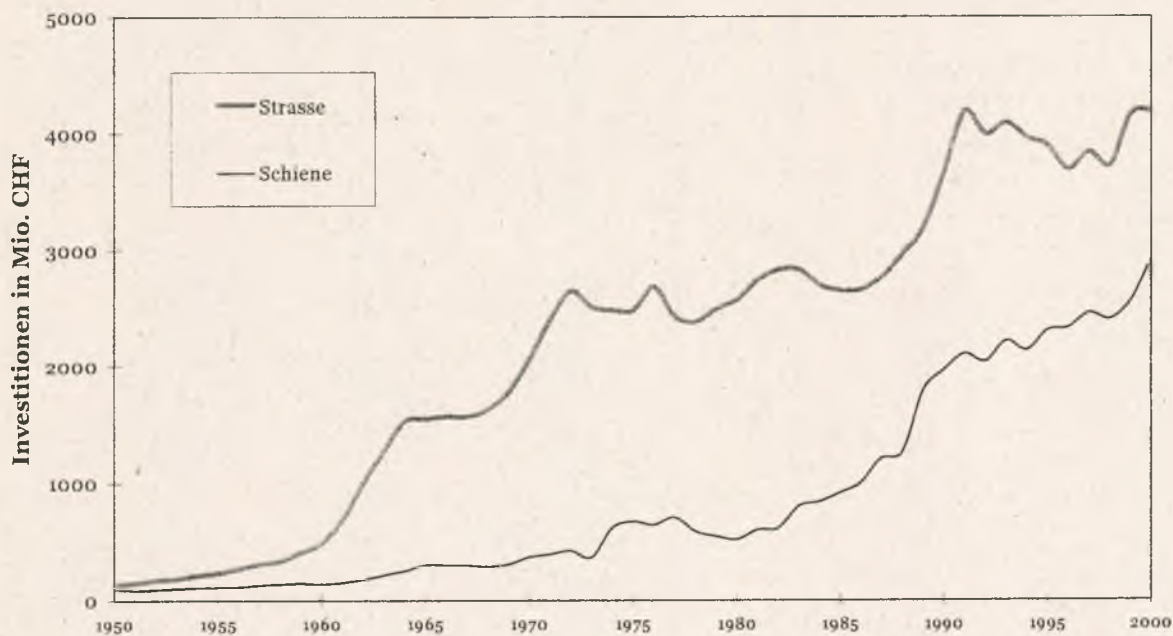
einflussreicher als die Wohnbaulobby. Deshalb haben sogar die Vertreter der Baulobby im Parlament der Kürzung der Wohnbau-Unterstützung zugestimmt, während sie gleichzeitig für den Avanti-Gegenvorschlag lobbyierten.

Investitionsvergleich Schiene/Strasse

Von den Avanti-Befürwortern wird häufig angefügt, nachdem man Bahn 2000 und NEAT beschlossen habe, sei nun die Reihe für Grossinvestitionen nun wieder an der Strasse.

Die Gegenüberstellung der Schienen- und Strassen-Investitionen der vergangenen 50 Jahre zeigt, dass dieses Argument völlig schief liegt: Seit 1950 wurde jedes Jahr massiv mehr in die Strasse als in die Schiene investiert. Auch in den letzten 10 Jahren betrug der Investitions-Vorsprung der Strasse immer mehr als ein Drittel!

Vergleich Investition Strasse - Schiene



Die Luftverschmutzung tötet tausendfach

In der Schweiz sterben weit mehr Menschen an den Folgen der Luftverschmutzung als bei Verkehrsunfällen. Der Avanti-Gegenvorschlag wird die Belastung des Menschen und der Natur noch erhöhen.

Themen in diesem Kapitel:

- Belastung der menschlichen Gesundheit
- Klimaveränderung
- Verzögerung des Lärmschutzes
- Opfer Landwirtschaft
- Zunehmende Bodenversiegelung

3300 Frauen und Männer sterben jedes Jahr vorzeitig wegen der Luftverschmutzung in der Schweiz¹. Eine sehr hohe Zahl. Das sind rund fünfmal so viele, wie bei Verkehrsunfällen ums Leben kommen (rund 600 jährlich). Hinzu kommen noch 50'000 Fälle von Bronchitis. Diese Erkrankungen und Todesfälle kosten uns jährlich 1,6 Milliarden Franken. Nicht zu quantifizieren ist das menschliche Leid, das damit verbunden ist.

Der Avanti-Gegenvorschlag würde diese Zahlen weiter in die Höhe treiben. So brächte gemäss Berechnungen des Kantons Uri allein der Bau und Betrieb eines zweiten Gotthardstrassentunnel per Saldo eine Verschlechterung der NOx-Emissionen im Umfang der möglichen Verbesserungen aller anderen Massnahmen.²

Avanti heizt unser Kima auf

Der motorisierte Verkehr verursacht in der Schweiz rund einen Drittel der Treibhausgase. Die Wirkung des Treibhauseffekts ist bekannt: die Atmosphäre heizt sich immer mehr auf, das Klima verändert sich in unberechenbarer Art. Stürme und Überschwemmungen nehmen zu, Gletscher und Permafrost schmelzen ab, der Meeresspiegel steigt.

Der motorisierte Verkehr produziert heute die grösste Menge des Treibhausgases Kohlendioxid (CO₂). Er muss deshalb seinen Beitrag leisten, wenn die Ziele von Kyoto zur Minderung des CO₂-Ausstosses erreicht werden sollen. Die Schweiz hat sich dazu verpflichtet den Ausstoss von Treibhausgasemissionen bis 2008 um 8 Prozent unter das Niveau von 1990 (53.02 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalenten) zu senken.³

Bisher ist es uns aber nicht einmal gelungen, die Zunahme des jährlichen CO₂-Ausstosses zu stoppen. Wir können ihn nur reduzieren, wenn das Verkehrswachstum auf der Strasse gedämpft und der Verkehr auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Velo, zu Fuss etc.) verlagert wird.

Mit dem Avanti-Gegenvorschlag rückt dieses Ziel in noch weitere Ferne. Denn er führt zu Mehrverkehr und zu noch mehr Schadstoffen. Wie dringend aber entschiedenes Handeln beim Klimaschutz nötig ist, hat gerade der letzte Sommer wieder gezeigt: Wochenlange Trockenheit, Höchstwerte bei der Ozonbelastung, Rekordhitze usw. Auch die Häufung von Jahrhundertstürmen und -überflutungen ist kaum zufällig.

Ein Nein zum Avanti-Gegenvorschlag hilft mit, die drohende Klimakatastrophe abzuwenden.

¹ Umwelt Schweiz: Politik und Perspektiven, Statistiken und Analysen, 2002

² Kanton Uri: Lufthygienischer Massnahmenplan. Zusammenfassender Bericht. Beschluss des Regierungsrates vom 5. Juni 1990.

³ Emissionen nach CO₂-Gesetz und Kyoto-Protokoll, BUWAL, www.umwelt-schweiz.ch/buwal/de/fachgebiete/fg_klima/index.html

Mehr Strassen, mehr Lärm

Die Lärmbelastung liegt an vielen Strassen über dem Immissions- und Alarmgrenzwert der Lärmschutz-Verordnung. Für Tausende von Anwohnerinnen und Anwohnern ist diese Situation untragbar. Denn Lärm macht krank. Bluthochdruck, Herzinfarkt, Konzentrationsstörungen, Depression sind nur einige der Krankheitsbilder. Trotzdem wurde die Frist für die Lärmsanierung aus finanziellen Gründen auf 2015 (Nationalstrassen), respektive 2018 (Haupt- und übrige Strassen) verschoben.¹

Allerdings sind den Lärmschutzmassnahmen technische Grenzen gesetzt (Bsp. Tunnelportal). Zudem sind aus raumplanerischen, landschafts- wie ortsbildschützerischen Gründen Lärmschutzmassnahmen vielerorts nicht realisierbar; so zum Beispiel in Bergtälern oder an den Hanglagen des Genfersees.

Berechnungen einer Lärmstudie² haben ergeben, dass die Lärmimmissionen an den betroffenen Autobahnabschnitten mit dem prognostizierten Verkehrswachstum und der Zunahme aufgrund der Avanti-Initiative um 0.6 bis 1.9dB(A) zunehmen würden. Dabei gelten Zunahmen ab 1dB(A) klar als wahrnehmbar und können zu Lärmfolgeschäden bei Anwohnern führen.

Die Lärmstudie kommt zum Schluss: Auch ohne Ausbau der betreffenden Nationalstrassenabschnitte bis ins Jahr 2020 ist eine erhebliche Lärmzunahme zu erwarten. Der im Gegenvorschlag vorgesehene Strassenausbau wird die Zunahme der Lärmbelastung jedoch noch deutlich verstärken.

Opfer Landwirtschaft

Die Landwirtschaft hat gleich in zweierlei Hinsicht die Folgen des Strassenbaus zu tragen:

- Der Bodenverbrauch schreitet rasant voran. Täglich werden in der Schweiz 74'000 Quadratmeter Wiesen und Felder verbaut. Avanti beschleunigt diesen Prozess. Der Landwirtschaft wird somit wertvolles Kulturland entzogen.
- Die Luftverschmutzung führt zu Ernteeinbussen von 5 bis 15%.¹

Keine weitere Bodenversiegelung

Die Verkehrsfläche nimmt heute mit 808 Quadratkilometern einen Drittel der gesamten Siedlungsfläche ein. Nicht weniger als 89% (also 720 km²) werden bereits heute der Strasse geopfert. Die Bahn weist einen Anteil von gerade mal 9,5% (oder 87 km²) auf.¹

Das Strassennetz weist schon heute eine Länge von über 71'000 km auf (Schiene 5000 km). Allein die Länge des Nationalstrassennetzes wuchs von 1970 bis 2002 von 651 auf 1673 km.¹

Der Avanti-Gegenvorschlag verlangt den Neu- und Ausbau von weiteren mindestens 400 Kilometer Nationalstrassen. Dies erhöht die Verkehrsfläche entscheidend und tangiert in dramatischer Weise verschiedene sensible Landschaften und Alpentäler, so etwa das Urnerland und den Raum Lémanique. Diese negativen Auswirkungen sind nicht zu verantworten. Die vom Bund definierte und eingeleitete nachhaltige Entwicklung der Mobilität würde somit zur Makulatur.

Wer die Umwelt lebenswert erhalten will, stimmt NEIN zum Avanti-Gegenvorschlag.

¹ Gemäss Revision der Lärmschutz-Verordnung (LSV).

² Lärmstudie an Nationalstrassen (2000 und 2020) ohne und mit Ausbau der Autobahnabschnitte entsprechend Avanti-Initiative und Botschaft des Bundesrates zur Volksinitiative Avanti vom 15.5.2002", Studie im Auftrag des VCS, Wanner AG, Winterthur, November 2003.

Alpenschutz: Keine Lockerung sondern Aushöhlung

Ein wesentliches Anliegen des Avanti-Gegenvorschlag ist der zweite Gotthardtunnel. Dafür soll der Alpenschutz gelockert werden, was die Initianten gerne verharmlosen. Doch diese Strecke ist das Kernstück des Alpenschutzes. Eine Lockerung kommt einer Zerstörung des Alpenschutzes gleich. Der zweite Gotthardtunnel hätte verheerende Folgen, nicht nur für die lokale Bevölkerung.

- Themen in diesem Kapitel:
- Alpen-Initiative
 - Drohende Lastwagenlawine
 - Folgen für die Alpen

Am 20. Februar 1994 hat das Schweizer Volk überraschend Ja gesagt zur Alpen-Initiative - gegen den Willen von Bundesrat und Parlament (vgl. Tabelle). Seither steht der Schutz der Alpen vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs als Aufgabe in der Bundesverfassung. Konkret soll der alpenquerende Transitgüterverkehr innerhalb von zehn Jahren nach der Abstimmung auf die Schiene verlagert werden, und auf eine Erweiterung der Kapazitäten der alpenquerenden Strassen soll verzichtet werden. Dies die Absicht der Alpeninitiative.

Zehn Jahre nach der Abstimmung wartet das Volk immer noch auf die Umsetzung: Die Verlagerung wurde nicht erreicht. Im Gegenteil: Am 8.

Abstimmung Alpeninitiative	
Kanton	JA
URI	87%
TESSIN	63%
APPENZEL I.-RH.	62%
LUZERN	61%
NIDWALDEN	60%
APPENZEL A.-RH.	60%
GLARUS	59%
GRAUBÜNDEN	59%
ZUG	58%
SCHWYZ	57%
BASEL-STADT	57%
ZÜRICH	55%
SCHAFFHAUSEN	55%
ST. GALLEN	55%
SOLOTHURN	54%
OBWALDEN	52%
BASEL-LAND	52%
THURGAU	52%
BERN	51%
Aargau	48%
Jura	44%
Genf	43%
Neuenburg	37%
Freiburg	36%
Waadt	36%
Wallis	25%
TOTAL	51%

Februar 2004, also beinahe auf den Tag zehn Jahre nach der Abstimmung, wollen Bundesrat und Parlament mit dem Avanti-Gegenvorschlag das Ausbauverbot für Transitstrassen aufheben. Ausgerechnet die wichtigste Transitroute, auf der rund 80% des alpenquerenden Verkehrs durch die Schweiz abgewickelt werden, der Gotthard, soll vom Ausbauverbot ausgenommen und damit der Bau einer zweiten Röhre ermöglicht werden. Gegen den ursprünglichen Willen des Volkes. Für den Verein Alpeninitiative, der die Initiative zum Schutz der Alpen lanciert hatte, ist es daher eine Selbstverständlichkeit, dass er zusammen mit dem Komitee Avanti-Nein den Gegenvorschlag bekämpft.

Die Katze im Sack

Einmal mehr erweist sich der Avanti-Gegenvorschlag als die Katze im Sack: Das Volk soll gar nicht wissen, worüber es abstimmt. Der Ständerat und danach auch der Nationalrat haben absichtlich darauf verzichtet, im Gegenvorschlag auch gleich einen konkreten Bauauftrag für den zweiten Gotthardtunnel zu formulieren. Das wird das Parlament ein Jahr nach der Abstimmung nachholen, wenn der Bundesrat sein Programm vorlegt: Falls das Teilstück noch nicht enthalten sein sollte, wird es dann eingefügt werden. Das Volk hätte dazu nichts mehr zu sagen.

Lastwagenlawine droht

Wird jetzt mit dem Bau der zweiten Röhre am Gotthard begonnen, so ist sie möglicherweise noch vor dem Basistunnel der NEAT im Betrieb.

Sie wird wie ein Magnet für den EU-Schwerverkehr wirken. Der deutsche Verkehrsminister Manfred Stolpe hat bei einem Besuch in der Schweiz ausgeführt, dass er glücklich wäre, wenn die zweite Röhre gebaut würde: „Wir stehen hier vor einer grossen europäischen Herausforderung, und der Nord-Süd-Warenverkehr wird an Bedeutung und Volumen noch zunehmen.“¹ Mit anderen Worten: Die EU-Laster warten nur auf den zweiten Gotthardtunnel. Der Avanti-Gegenvorschlag leitet eine eigentliche Lastwagenlawine ein.

Folgen für die Alpen

Die Alpen sind in erster Linie Lebensraum für Mensch und Tier. Sie sind aber auch Erholungsgebiet, Natur, touristische Attraktion und vor allem sind sie ein sensibles Ökosystem, das zunehmenden Belastungen ausgesetzt ist. So zeigte hier der Klimawandel in den letzten Jahren besonders verheerende Wirkungen:

- Überschwemmungen wie 1987 in der Urner Reuss-Ebene oder 1993 in Brig.
- Zerstörung des (Schutz-)Waldes durch Stürme wie Lothar vom 26. Dezember 1999 Felsstürze wie in Randa 1991 oder am Matterhorn im vergangenen Sommer wegen auftauendem Permafrost

Mit dem Avanti-Gegenvorschlag würde diese Liste der Schäden in den Alpen noch um einige Kapitel umfangreicher. Denn Verkehr hat für die Alpen ganz spezifische Auswirkungen. Mehrverkehr, wie ihn der Avanti-Gegenvorschlag verursacht wäre katastrophal für die Alpen:

- Ein einzelnes Fahrzeug verursacht in einem engen Alpental dreimal mehr Luftverschmutzung (Immissionen) als im Mittelland, auch wenn es gleichviel Abgase ausstösst (Emissionen). Grund dafür sind die zahlreichen Inversionslagen (insb. im Winter und in der Nacht): Die Luftschadstoffe werden von einer warmen Luftschicht wie unter einem Deckel zurückgehalten, sie können sich nicht verflüchtigen².
- Nimmt der Verkehr infolge einer zweiten Röhre auch nur um 10% zu, so verursacht der Mehrverkehr 50-100 mal mehr Luftverschmutzung als der gelegentlich auftretende Stau. Die zusätzlich ermöglichten Fahrten verschmutzen die Luft überdies auf einer zehn mal längeren Strecke, so dass im Endeffekt die 2. Röhre 500 bis 1000 mal schädlicher ist als der Stau³.
- Ohne Verlagerungspolitik wird die Zunahme des Verkehrs die technischen Verbesserungen in Bereich der NOx-Abgasreduktion in etwa kompensieren. Das zeigen Berechnungen für die Brennerautobahn in Österreich.
- Verkehrslärm breitet sich in den engen Alpentälern ähnlich wie in einer Strassenschlucht in der Stadt aus. Schallschutzwände sind weniger wirkungsvoll als im Flachland, denn sie vermögen über der Strasse liegende, steile Seitenhänge nicht abzuschirmen. Ähnlich wirkungslos bleiben andere sonst lärmschluckende Objekte wie Bauten, Wälder oder Hügel. Bei Inversionen bleibt der Lärm wie in einem Kessel gefangen. Eine stark befahrenen Strasse lärmt nicht selten bis in die Gipfel hinauf.⁴
- An den Steigungs- und Gefällstrecken im Alpengebiet fahren die Fahrzeuge in niedrigen Gängen, was zu lauterem Motorgeräuschen führt als in der Ebene.
- Der Anteil des Schwerverkehrs beispielsweise auf der Gotthardachse ist doppelt so hoch wie im Durchschnitt des übrigen Strassenverkehrs. Schon in der Ebene macht ein Lastwagen bei Tempo 80 soviel Lärm wie sechs Personenwagen.⁴

1 Neue Luzerner Zeitung, 03.10.03

2 Ökoscience: Auswirkungen des Alpentransitverkehrs auf die Luftbelastung in den Alpentälern. 2000. Im Auftrag der Alpen-Initiative.

3 Alpen-Initiative, Mediendienst Nr. 37, Mai 2000

4 Müller-BBM Schalltechnisches Beratungsbüro / Dr.-Ing. U.J. Kurze: Lärm im Alpenraum durch Strassen- und Schienenverkehr. Planegg bei München, Oktober 2001. Erstellt im Auftrag der Alpen-Initiative.

- Heute ist der Gefahrguttransport im Gotthardstrassentunnel nur in sehr geringen Mengen erlaubt. Die Wahrscheinlichkeit ist gross, dass diese Vorschriften für einen zweiröhrigen Gotthardtunnel anderen Autobahntunnels angepasst wird. Das Resultat: Markant mehr Gefahrguttransporte auf der ganzen Transitroute zwischen Basel und Chiasso.

Der Avanti-Gegenvorschlag ist für die Alpen katastrophal. Wer für den Schutz der Alpen ist, stimmt NEIN zum Avanti-Gegenvorschlag.

Avanti bringt Agglomerationen noch mehr Stau

Themen in diesem Kapitel:

Milliarden für die Strassen, Brosamen für den öffentlichen Verkehr in den Agglomerationen - Mit leeren Versprechungen verschärft der Avanti-Gegenvorschlag die Probleme im Agglomerationsverkehr.

- Ominöse 300 Mio. Fr.
- Noch mehr Stau
- Öffentlicher Verkehr
- Strassenbau auch ohne Avanti
- Neuer Finanzausgleich

Der Avanti-Gegenvorschlag setzt die falschen Prioritäten: In erster Linie verlangt er einen zweiten Gotthardtunnel und den Ausbau der Autobahnen im Mittelland. Dazu will er den Alpenschutz aufheben und 30 Milliarden Franken ausgeben. Doch die täglichen Verkehrsstaus treten in den Agglomerationen auf - nicht am Gotthard. Dieser Ansicht ist auch der Bundesrat, der den Bau eines zweiten Gotthardstrassentunnels als nicht vordringlich erachtet (nur 3. Priorität).¹

Der Agglomerationsverkehr hat beim Avanti-Gegenvorschlag nur eine untergeordnete Bedeutung. Denn: Stecken wir das Geld in den Gotthardtunnel und neue Autobahnen, bleibt für die drängenden Verkehrsprobleme in und um die Städte noch weniger übrig. Ein weiterer Schwachpunkt der Vorlage!

Die ominösen 300 Millionen Franken

In der Diskussion um Avanti tauchen folgende zwei Behauptungen immer wieder auf:

- Dank Avanti werden jährlich zwischen 300 und 350 Millionen Franken in die Lösung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen fliessen.
- Dank Avanti wird die Hälfte davon, also rund 150 Millionen Franken, dem öffentlichen Verkehr zu gute kommen.

Beide Behauptungen sind leider falsch. Wer in der Schlussfassung des Bundesbeschlusses zu Avanti nachliest, findet zum Agglomerationsverkehr einzig folgende vage Formulierung:

„Der Bundesrat beantragt der Bundesversammlung ein Jahr nach Annahme von Artikel 81 Absatz 2 ein befristetes Programm für:

...

c) Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Agglomerationen. Die Massnahmen betreffen Infrastrukturen von Strasse und Schiene, soweit sie innerhalb dieser Räume liegen, der Verbesserung des Agglomerationsverkehrs dienen und nicht anderweitig durch Bundesmittel mitfinanziert werden können. Die Beiträge berücksichtigen die Bedeutung beider Verkehrsträger und tragen zu einer national ausgewogenen Siedlungsentwicklung bei.“²

Kein Wort von 300 Millionen Franken für die Agglomerationen, kein Wort von 150 Millionen Franken für den öffentlichen Verkehr.

Diese Zahlen werden gerne von der Strassenlobby in der Argumentation um den Avanti-Gegenvorschlag voran gestellt. Mit einer einfach durchschaubaren Absicht: Mit einem solchen Zückerchen sollen auch die Befürworter des öffentlichen Verkehrs für die Vorlage gewonnen werden. Doch das Zückerchen hat einen arg bitteren Nachgeschmack:

¹ Verkehrsanalysen zu den künftigen Kapazitätsengpässen auf den Nationalstrassen, Bundesamt für Raumentwicklung ARE, September 2002.

² 02.040 Botschaft zur Volksinitiative „Avanti - für sichere und leistungsfähige Autobahnen“, Bundesverwaltung, 15. Mai 2002. Artikel 197, Ziffer 2.

- Auch das neu gewählte Parlament steht unter starkem Einfluss der Strassenlobby. Sofern es tatsächlich 300 Millionen Franken für die Agglomerationen geben sollte, ist zu befürchten, dass diese vornehmlich in Strassenprojekte und Parkhäuser fliessen und weniger in den öffentlichen Verkehr.¹
- Der Avanti-Gegenvorschlag ist ein gigantisches Strassenbauprogramm: Für über 30 Milliarden sollen in den nächsten 20 Jahren neue Strassen gebaut werden. Da nehmen sich die 150 Millionen Franken jährlich für den öffentlichen Verkehr sehr bescheiden aus.
- Im besten Fall gibt es für den öffentlichen Verkehr in den Agglomerationen rund 150 Millionen. Bei 55 Agglomerationen in der Schweiz macht dies durchschnittlich nicht mal 3 Millionen Franken pro Stadt. Zürich, Bern, Basel, Lausanne und Genf würden mit der neuen Regelung noch schlechter fahren als zuvor. Wenn nicht mit der Giesskanne verteilt wird, erhielten nur einige wenige Grossprojekte Subventionen, um die sich die Städte streiten werden. Für die meisten kleineren bis mittleren Agglomerationen bliebe nichts übrig.
- Die bescheidene Förderung des Agglomerationsverkehrs erhält beim Avanti-Gegenvorschlag nur, wer auch der Aufhebung des Alpenschutzes und somit dem Ende der Verlagerungspolitik zustimmt.

Sparen beim öffentlichen Verkehr

Der öffentliche Verkehr gerät zunehmend unter Spardruck:

- Bundesrat Moritz Leuenberger kündigte den „Verzicht auf die zweite Etappe Bahn 2000“² im Rahmen des zweiten Sparpakets an, obschon er dafür einen Volksauftrag hat. Dieses Bahninvestitionsprogramm hätte Prioritätensetzung in den grossen Agglomerationen.
- Bundesrätin Ruth Metzler sperrte 300 Millionen Franken Bundesbeiträge für den behindertengerechten öffentlichen Verkehr. Auch diese Gelder waren bereits fest zugesagt.³
- Und in Genf bangt man um die 500 Millionen Franken des Bundes, die dieser für den Bau der S-Bahn bereits versprochen hatte.⁴

Diese Beiträge vermag der Avanti-Gegenvorschlag nicht zu sichern. Im Gegenteil: Durch seine klare Ausrichtung gefährdet das Strassenbauprogramm Investitionen in den öffentlichen Verkehr zusätzlich.

Noch mehr Stau in den Agglomerationen

Hinzu kommt, dass Avanti die heutigen Probleme in den Agglomerationen noch verschärfen wird. Denn der Avanti-Gegenvorschlag ist in erster Linie ein gigantisches Autobahn-Bauprogramm für 30 Milliarden Franken. Ein solcher Ausbau zieht neuen Verkehr nach sich, der nicht auf den Autobahnen bleiben wird. Er ergiesst sich täglich in die Agglomerationen, Städte und Wohnquartiere. Der Stau in den Agglomerationen nimmt zu statt ab.

In den Städten auf den öffentlichen Verkehr setzen

Erfahrungen aus der Vergangenheit haben gezeigt, dass sich die Staus in den Agglomerationen nicht durch neue Strassen lösen lassen. So etwa das Beispiel Nordumfahrung von Zürich: Seit der Eröffnung der A20 im Jahr 1985 hat sich das Verkehrsaufkommen verdoppelt. Die gewünschte Entlastung auf der Westtangente, welche das Quartier Zürich West durchschneidet, war nicht von Dauer. Heute ist das vor der Eröffnung vorhandene Verkehrsaufkommen wieder überschritten.⁵

Noch dramatischer ist das Beispiel Los Angeles: Auch mit 18 Autobahnspuren konnten die Staus nicht aufgelöst werden.

¹ Eine Einschätzung, die auch vom Schweizerischen Eisenbahnverband SEV geteilt wird: Die Delegiertenversammlung beschloss die Nein-Parole zu Avanti ohne Gegenstimme.

² SonntagsBlick, 16. 11.2003

³ Tages Anzeiger, 20.11.2003

⁴ Tribune de Genève, 19.11.2003

⁵ Handbuch Umfahungsstrassen Umfahungsstrassen - Ausweg oder Sackgasse? Fallbeispiele und Kriterien zur Beurteilung, VCS, Juni 2003

Die Beispiele zeigen, weshalb die Städte und Agglomerationen den öffentlichen Verkehr ausbauen wollen. Er ist viel effizienter als der Autoverkehr, schont den Lebensraum der Menschen und die Umwelt.

Das UVEK hat in seiner Strategie im Verkehrsbereich die Nachhaltigkeitskriterien formuliert. Gemäss diesen soll der Verkehr nachhaltig bewältigt und die Verkehrsplanung koordiniert erfolgen. Dabei sollen die einzelnen Verkehrsträger dort eingesetzt werden, wo sie ihre Vorteile ausspielen können. Öffentlicher Verkehr und Velo- und Fussverkehr eignen sich wegen ihrer hohen Leistungsfähigkeit, bescheidenem Platzbedarf und Umweltfreundlichkeit ausgezeichnet für Städte und Agglomerationen.¹ Folgerichtig schlägt das UVEK in der Botschaft zu Avanti vor, den Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Velo- und Fussgängerverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen.

In den Schweizer Städten und Agglomerationen werden bereits heute rund 35 bis 47 % der Wegetappen zu Fuss und zwischen 7 und 17 % per Velo zurückgelegt. Dieser Anteil kann mit im Vergleich zu den vorgeschlagenen hohen Investitionen beim Individualverkehr mit bescheidenen finanziellen Mitteln innert 10 Jahren auf durchschnittlich rund 50 Prozent beim Fuss- und rund 15 Prozent beim Veloverkehr erhöht werden.²

Der Avanti-Gegenvorschlag missachtet diese Grundsätze in frappanter Art und Weise.

Strassen werden auch ohne Avanti gebaut

Neue Strassen werden auch ohne das Bauprogramm des Gegenvorschlags zu Avanti gebaut. So wird das Nationalstrassennetz wie vorgesehen vervollständigt. Bis 2015 sollen zum Beispiel noch verschiedene Autobahnteilstücke wie die Westumfahrung Zürich, die A4 durchs Knonau, die A9 im Oberwallis und die A16 im Jura fertiggestellt werden.³ Ein weiteres Strassenbauprogramm à la Avanti mit 400 Kilometer Neu- und Ausbaustrecken ist überflüssig und nicht zu verantworten.

Die bessere Lösung: Neuer Finanzausgleich

Es ist heute unbestritten, dass der Bund sich am Agglomerationsverkehr beteiligen muss. Die Zweckerweiterung zur Verwendung der Mineralölsteuer in Art. 81 der Bundesverfassung, welche diese Finanzierung erlaubt, steht aber nicht nur im Avanti-Gegenvorschlag, sondern fast identisch auch in der Vorlage des Neuen Finanzausgleichs. Und zwar als definitive Verfassungsänderung und nicht nur als Übergangsbestimmung wie beim Avanti-Gegenvorschlag.

Wer nicht noch mehr Staus in und um die Schweizer Städte will, stimmt NEIN zum Avanti-Gegenvorschlag.

¹ Sachplan Strasse und Schiene mit UVEK-Strategie betreffend Nachhaltigkeitskriterien in der Verkehrsplanung

² 02.040 Botschaft zur Volksinitiative „Avanti - für sichere und leistungsfähige Autobahnen“, Bundesverwaltung, 15. Mai 2002

³ Schweizerische Nationalstrassen, Info 2001, Bundesamt für Strassen ASTRA, 2001

Verlagerungspolitik: Keine Absage an den Volkswillen

Themen in diesem Kapitel:

Die Verlagerungspolitik wird mit dem Avanti-Gegenvorschlag zu Grabe getragen. Ein zweiter Gotthardtunnel erhöht die Attraktivität der Strasse und macht die NEAT unrentabel, noch bevor sie fertig gebaut ist. Dies zu einem Zeitpunkt, da unsere Verlagerungspolitik in Europa Nachahmer findet.

- Der Wille des Volkes
- Gefährdung der Rentabilität der NEAT
- Drohende EU-Lastwagenlawine
- Schweiz als Vorbild in Europa
- Österreich als abschreckendes Beispiel

„Dieser Tunnel ist kein Korridor für den Schwerverkehr“, sagte CVP-Bundesrat Hans Hürlimann anlässlich der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels 1980. Die Realität 23 Jahre später: Heute fahren 50-mal mehr Lastwagen auf der Gotthard-Route als 1979. Mit Wachstumsraten von 8 Prozent in den letzten Jahren waren es beispielsweise im Jahr 2000 1,2 Millionen Lastwagen.¹ Der Lastwagenverkehr belastet Mensch und Umwelt von Basel bis Chiasso. Er behindert zudem den Personenverkehr, wofür die Strasse eigentlich geplant und gebaut wurde.

Der Wille des Volkes

Die ursprüngliche Bestimmung des Bauwerks scheint heute beinahe vergessen. Gerade wegen des zunehmenden Schwerverkehrs auf der Gotthard-Route soll ein zweiter Tunnel gebaut werden. Dies gegen den Willen des Volkes. Dieses hat sich in zahlreichen Abstimmungen klar für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ausgesprochen hat. Die verschiedenen Etappen waren:

- 1987: JA zu Bahn 2000
- 1992: Ja zur NEAT (Neue Eisenbahn-Alpentransversale)
- 1994: JA zur Alpen-Initiative und
- 1994: JA zum Verfassungsartikel über die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVa
- 1998: JA zum Gesetz über die LSVa
- 1998: JA zur Finanzierung der Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs FinöV
- 2000: JA zum Bilateralen Landverkehrsabkommen

Diese Entscheide des Volkes machen eines deutlich: Der Bundesrat besitzt seit mehr als zehn Jahren den klaren Auftrag des Volkes, die Verlagerung des Transitgüterverkehrs umzusetzen. Mit dem Bau der NEAT am Gotthard und Lötschberg werden derzeit zwar die notwendigen Kapazitäten im Schienenverkehr bereit gestellt (2007: Eröffnung Lötschberg-Basistunnel, 2015: Eröffnung Gotthard-Basistunnel) und Anfang 2001 wurde die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVa in Kraft gesetzt. Andererseits wurde mit der Zulassung von 40-Tönnern die Attraktivität der Strasse weiter aufgewertet.

Bei der Umsetzung der Verlagerungspolitik zeigt sich der Bundesrat äusserst zögerlich. Das Verkehrsverlagerungsgesetz verlangt, dass zwei Jahre nach Eröffnung des Lötschberg-Basistunnel, also 2009, nur noch 650'000 Lastwagen

¹ Wege durch die Alpen - Alpenquerender Güterverkehr auf Strasse und Schiene, Bern 2001
Verkehrverlagerungsgesetz

die Schweizer Alpen auf der Strasse queren dürfen. Das Gesetz verlangt Massnahmen, wie intensivere Schwerverkehrskontrollen und internationale Förderung des Schienengüterverkehrs.¹ Bislang leider ohne grosse Wirkung. Weitere Massnahmen und deren rigorose Durchsetzung sind nötig. Sonst rückt das Verlagerungsziel in weite Ferne.

Rentabilität der NEAT gefährdet

Noch bevor also der Bundesrat die Verlagerung des Schwerverkehrs konsequent umgesetzt hat, soll er davon bereits wieder entbunden werden. Denn eine zweite Tunnelröhre und die weiteren Ausbauten auf der Nord-Süd-Achse würden die Strasse für den Güterverkehr zweifelsohne attraktiver machen. Die Rentabilität der 15 Milliarden teuren NEAT würde somit zusätzlich gefährdet. Der Bundesrat selbst hat noch 2002 vor dieser Wirkung der 2. Gotthard-Strassenröhre in seiner Botschaft zur Avanti-Initiative gewarnt: „Der Tunnel würde sodann die Wirtschaftlichkeit der NEAT beeinträchtigen und ein falsches Signal betreffend Verlagerungspolitik setzen.“²

Lastwagenlawine aus der EU droht

Noch schlimmer wäre aber die Signalwirkung auf die europäische Transportbranche. Der zweite Gotthardtunnel würde wie heute die Brennerroute wie ein Magnet auf den EU-Schwerverkehr wirken. Der deutsche Verkehrsminister Manfred Stolpe hat bereits anlässlich seines Besuches in der Schweiz am 02.10.03 ausgeführt, dass er glücklich wäre, wenn die zweite Röhre gebaut würde: „Wir stehen hier vor einer grossen europäischen Herausforderung, und der Nord-Süd-Warenverkehr wird an Bedeutung und Volumen noch zunehmen.“³ Es droht die Lastwagenlawine.

Die Schweiz als Vorbild für Europa

Trotz den Umsetzungsschwierigkeiten wird die Schweizerische Verkehrspolitik in ihren Grundsätzen von den Europäischen Nachbarländern als vorbildlich beurteilt und darf nicht leichtfertig noch zusätzlich durch weitere Wettbewerbsvorteile für die Strasse gefährdet werden. In Österreich und Deutschland wird nächstes Jahr nach dem Vorbild der schweizerischen LSVA eine Mautabgabe eingeführt. Der nächste visionäre Schritt ist eine einheitliche, gesamteuropäische Lenkungsabgabe. Die Schweiz muss die jetzige Führungsrolle in der europäischen Transitverkehrspolitik behalten, sonst droht die Verlagerungspolitik international zu scheitern.

Österreich als abschreckendes Beispiel

Österreich verfügt seit Jahren über einen hohen Ausbaustandard bei den Transitstrassen, etwa auf der Brenner-Strecke. Die Verkehrsprobleme haben aber nicht abgenommen. Das Leiden der lokalen Bevölkerung hat die Toleranzgrenze längst erreicht. An einen weiteren Ausbau wagt niemand zu denken. Die Bundesregierung in Wien versuchte daher mit einer Lenkungsabgabe, dem sogenannten Ökopunktesystem, die Güter auf die Schiene zu bringen. Dabei wurde sie von der EU Ende Oktober 2003 zurückgepfiffen. Die Schweiz erhielt somit ein abschreckendes Beispiel: Wenn nicht einmal Österreich als Mitgliedsland die EU-Lastwagen aufzuhalten vermag, dann kann sich die Schweiz auf dem Weg der bilateralen Verhandlungen erst recht nicht gegen das EU-Diktat zur Wehr setzen. Baut sie eine zweite Gotthardröhre, gibt sie ihren letzten Trumpf aus der Hand, um sich gegen die Lastwagenlawine aus der EU zu wehren.

Wer den Schwerverkehr durch die Schweiz von der Strasse auf die Schiene verlagern will, stimmt NEIN zum Avanti-Gegenvorschlag.

¹ Verlagerungsgesetz und flankierende Massnahmen, www.bav.admin.ch/index.cfm?nav-factsheets

² 02.040 Botschaft zur Volksinitiative „Avanti - für sichere und leistungsfähige Autobahnen“, S. 4503. Bundesverwaltung, 15. Mai 2002.

³ Neue Luzerner Zeitung, 03.10.03

Sicherheit: Nein zu mehr Unfällen

Der Avanti-Gegenvorschlag und vor allem aber der zweite Gotthardtunnel würden sich negativ auf die Sicherheit auswirken: Noch mehr Unfällen wären zu beklagen. Die Strassenlobby jedoch versucht das Gegenteil herbeizureden.

Themen in diesem Kapitel:

- Sicherheit im Verkehr
- Sicherheit im Tunnel
- Kein Schwerverkehr in Alpentunneln

Jährlich sterben rund 500 Menschen bei Unfällen auf den Schweizer Strassen. Kinder und ältere Menschen sind besonders betroffen. Ein beachtlicher Anteil der fast 30'000 Menschen, die jährlich auf der Strasse verletzt werden, trägt bleibende Schäden davon.¹ Im Vergleich dazu die Unfallstatistik der Bahn²: Im Jahr 2000 haben 2 Menschen bei einem Bahnunfall ihr Leben verloren. Der öffentliche Verkehr ist um ein Vielfaches sicherer als die Strasse. Wer also tatsächlich etwas für die Sicherheit tun will, investiert in den öffentlichen Verkehr, nicht in zusätzliche Strasse. Dies beweist auch eine Analyse der Unfallursachen im Strassenverkehr: Unfälle gibt es, weil der Abstand nicht eingehalten wurde, wegen Alkohols, weil der Fahrer einen Moment unkonzentriert war oder weil das Gaspedal zu stark durchgedrückt wurde. Unfälle wegen einer fehlenden Fahrspur sind hingegen ausgesprochen selten.

Der Avanti-Gegenvorschlag wird das Wachstum des Strassenverkehrs zusätzlich fördern. Der Mehrverkehr wird zu mehr Unfällen führen. Deshalb: **Mit der Annahme des Avanti-Gegenvorschlags wird die Zahl der Verkehrsoffer steigen.**

Zweite Röhre verbessert Sicherheit nicht

Erster Irrglaube: Tunnel sind gefährlich. Diese Angst ist unbegründet: **In Tunnels passieren weit weniger häufig Unfälle als auf offenen Strecken.**³

Zweiter Irrglaube: Zwei Röhren sind sicherer als eine. Das ist falsch. Denn der Gegenverkehr in einem einröhrigen Tunnel hat erfahrungsgemäss einen positiven Einfluss auf das Fahrverhalten und somit auf die Sicherheit:

- Wegen des Gegenverkehrs sind die Lenkerinnen und Lenker konzentrierter.
- Zudem wird das Tempolimit besser eingehalten.

Aus Sicherheitsgründen braucht es auch am Gotthard keinen zweiten Tunnel. Dies hat auch die Tunnel-Task-Force des Bundesamts für Strassen (ASTRA) festgehalten: "Bezüglich Möglichkeiten zur Selbstrettung ist die Situation am Gotthard als sehr gut zu bezeichnen. Aus diesem Grund ist die 2. Röhre nicht nötig."⁴

Der Deutsche Automobilclub (ADAC) hat in einem Sicherheitstest 30 grosse Tunnels in verschiedenen Ländern verglichen⁵. Der Gotthardtunnel erhielt

¹ Bundesamt für Statistik, Unfälle im Strassenverkehr.

² Litra, Verkehrszahlen '02, Bern.

³ Tagungsband Enquete Angst im Tunnel. Sicherheit in Österreichs Strassentunnels. Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien, 1995.

⁴ ASTRA. Tunnel Task Force. Zwischenbericht 31. August 1999.

⁵ www.adac.de/Tests/Reisetests/Tunnel/Testjahr_2002/Alle_getesteten_Tunnel/Schweiz/Schweiz_alle_Tunnel.asp?ComponentID=18191&SourcePageID=18274%231#

dabei die Note "ausreichend", der Tunnel San Salvatore hingegen wurde nur als "bedenklich" eingestuft, obwohl er zwei Röhren aufweist.

Ein Vergleich der Unfallzahlen in einröhrigen und zweiröhrigen Strassentunnels in der Schweiz bestätigt dies:

Tunnel	Anzahl Röhren	Unfallrate ¹	Verunfalltenrate ²	Unfall-schwere ³
Gotthard ⁴	1	0.47	0.15	0.32
San Salvatore ⁵	2	0.88	0.27	0.34
Monte Ceneri ⁴	2	0.66	0.31	0.48

2002 ereigneten sich im Gotthardtunnel nur gerade 10 Unfälle⁶ - sownige wie noch nie seit der Eröffnung 1980. Das entspricht einer Unfallrate von 0,11 Unfällen auf eine Million Fahrzeugkilometer. Damit war der Gotthard noch sicherer als der oft zu Vergleichszwecken herbeigezogene zweiröhrige Seelisbergtunnel (0,12).

In Österreich wurden die Unfallraten sämtlicher Tunnels auf Autobahnen und Schnellstrassen untersucht. Das Resultat: In Tunnels mit zwei Röhren passierten auf 100 Millionen Kilometer 14 Unfälle mit Personenschaden. In Tunnels mit nur einer Röhre und Gegenverkehr waren es durchschnittlich nur 12 derartige Zwischenfälle.⁷ „Das heisst, dass Tunnelbereiche mit zwei Röhren und Richtungsverkehr ein geringfügig höheres Unfallgeschehen aufweisen als Tunnels mit einer Röhre und Gegenverkehr“, kommt die Untersuchung zum Schluss.

Die Zahlen bestätigen, was statistische Untersuchungen schon lange zeigen: Es besteht bezüglich Unfallhäufigkeit kein grundsätzlicher Unterschied zwischen einröhrigen und zweiröhrigen Tunnels. Im Durchschnitt sind einröhrige Tunnels sogar leicht sicherer. Von Tunnel zu Tunnel ist die Unfallrate allerdings sehr unterschiedlich. Die Sicherheit in einem Tunnel ist also mit Bestimmtheit nicht einzig auf sein Zahl der Röhren zurückzuführen, es zählen auch noch andere Faktoren:

- Beim Gotthardtunnel ist sicher auch seine Länge von 16,3 km relevant für die Zahl der Unfälle - ein Faktor, der sich auch durch eine zweite Röhre nicht beeinflussen lässt.
- Entscheidend für die vergleichsweise hohe Unfallrate im Gotthard-Strassentunnel ist letztendlich der weitaus höhere Schwerverkehrsanteil als in den andern erwähnten Tunnels. Bei allen grossen Tunnelunfällen waren Lastwagen massgeblich beteiligt. Ihr grosses Volumen bzw. Gewicht stellt ein riesiges Brandpotenzial dar. Auch nach dem schweren Brandunfall vom Oktober 2001 haben die Behörden hier kaum reagiert.
- Nicht selten sind die Motoren der Lastwagen zu schwach und überhitzen auf der Steilstrecke am Gotthard - doch das UVEK lehnt Vorschriften über die Mindestmotorisierung von Lastwagen, die den Gotthardtunnel durchqueren, ab.

¹ Unfälle pro Million Fahrzeugkilometer

² Verletzte/Tote pro Million Fahrzeugkilometer

³ Verunfallte pro Unfall

⁴ Konfliktanalyse 1999 und EBP AG 2001, Centro di manutenzione Airolo (Angaben 2001).

⁵ Unfallstatistik der Tessiner Kantonspolizei 1995-2001.

⁶ Medienmitteilung ASTRA vom 07.02.2003

⁷ Walter Hanko, Erwin Schrammel, „Untersuchung Tauerntunnel“ Kuratorium für Verkehrssicherheit, Institut für Verkehrstechnik und Unfallstatistik, im Auftrag des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr, Wien, 1999.

- Die Fahrer und Fahrerinnen sind für Brandfälle zu wenig trainiert und schlecht ausgerüstet - ein Obligatorium für die Ausrüstung von Lastwagen mit automatischen Feuerlöschern wie es der VCS fordert, lehnen das UVEK und die Transportunternehmern einmütig ab.
- Dazu kommt, dass nicht selten Fahrer ihre Lenkzeit überschreiten und deshalb übermüdet sind. Für Walter Steiner, Betriebschef beim Gotthardtunnel, ist denn auch der Faktor Mensch bei weitem das grösste Risiko. Sein Vorschlag, die Zahl der Unfälle zu vermindern: „Abstand halten - auch im Stau - ist lebensrettend.“¹

Kein Schwerverkehr in Alpentunneln

Die beste Möglichkeit, die Sicherheit im Gotthard zu verbessern, ist ein Verbot des Schwerverkehrs, wie dies die „Alpentunnel-Petition“ von Umwelt- und Verkehrsorganisationen Anfang 2002 forderte, die von 140'000 Personen unterzeichnet wurde. Denn es gilt: weniger Lastwagen = weniger Unfälle. Vor allem die Zahl der schweren Unfällen sinkt markant. Der Schwerverkehr gehört auf die Schiene. So will es das Volk. Dies hat es in mehreren Abstimmungen bewiesen (Alpeninitiative, Schwerverkehrsabgabe, NEAT, Finanzierung der Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs).

Eine zweite Röhre verbessert die Sicherheit im Gotthard definitiv nicht. Im Gegenteil: Sie führt zu noch mehr Unfällen. Aus zwei Hauptgründen:

1. Eine zweite Röhre durch den Gotthard würde wie ein Magnet gerade auf die Lastwagen der EU wirken. Die Lastwagenlawine würde noch mehr Unfälle nach sich ziehen.
2. Avanti-Befürworter wollen mit einer zweiten Röhre die Höchstgeschwindigkeit im Tunnel massiv erhöhen. Zu ihnen gehört der als notorischer Raser bekannt gewordene Tessiner Ständerat Filippo Lombardi: „Schon die Abnahme der Durchfahrtszeit mit der Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit von 80 auf 100 km/h und die Möglichkeit zum Überholen mindert die Gefahr, schläfrig zu werden und eine Auffahrtskollision zu verursachen.“² Mit anderen Worten: Wer schneller fährt, ist wacher! Statistisch wohl nur schwer zu belegen.

Deshalb: Wer gegen mehr Unfälle auf Schweizer Strassen ist, und wer für mehr Sicherheit im Gotthardtunnel ist, unterstützt die Verlagerungspolitik und stimmt NEIN zum Avanti-Gegenvorschlag.

¹ Zeitschrift Facts Nr. 44/2001

² Cooperazione 44/01

Anhang: Die Vorlage im Wortlaut

MIT KOMMENTAR

Art. 81 Abs. 2

2 Er setzt sich für die angemessene Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturen ein. Es fördert im Rahmen seiner Zuständigkeiten den Ausbau und den baulichen Unterhalt der Infrastrukturen für den Strassen- und Eisenbahnverkehr und trägt zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe bei.¹

Art. 82 Abs. 4

4 Für schwere Motorwagen zur Güterbeförderung gilt ein Nacht- und Sonntagsfahrverbot. Die Ausführungsbestimmungen regeln die Einzelheiten und bestimmen die Ausnahmen.²

Art. 84 Abs. 3, zweiter und dritter Satz

3 ... Von dieser Beschränkung ausgenommen sind der Bau zusätzlicher Fahrspuren zwischen Amsteg und Airolo³ sowie Umfahrungsstrassen, die Ortschaften vom Durchgangsverkehr entlasten. Das Gesetz regelt die Einhaltung des Verlagerungsziels.⁴

¹ Einen solchen Auftrag gibt es bisher in der BV nicht. Nach Art. 81 kann der Bund ganz allgemein „öffentliche Werke errichten und betreiben oder ihre Errichtung unterstützen“. Art. 83 erteilt den Auftrag zur „Errichtung eines Netzes von Nationalstrassen“. Bezüglich Eisenbahn ist in Art. 87 nur festgehalten, dass die diesbezügliche Gesetzgebung Sache des Bundes sei. Faktisch ändert sich nicht viel, da der Bund die Aufgaben aufgrund der geltenden BV bereits wahrnimmt.

² Das Nacht- und Sonntagsfahrverbot ist heute im Strassenverkehrsgesetz geregelt. Dort sind seit Erlass des Verkehrsverlagerungsgesetzes (flankierende Massnahme zum Landverkehrsabkommens) neu auch die Sperrzeiten (22.00 bis 05.00 Uhr) festgehalten, die früher in der Verordnung geregelt waren.⁶

³ Der Nationalrat hatte hier Erstfeld statt Airolo eingesetzt. Da das Strassentransitverkehrsgesetz das Ausbauverbot erst in Amsteg beginnen lässt, kann faktisch auf der Strecke Erstfeld - Amsteg schon heute ausgebaut werden.

⁴ Vom SR neu eingefügt. Ein eigentliches Ausführungsgesetz zum Alpenschutzartikel fehlt bis heute! Faktisch regelt heute das Verkehrsverlagerungsgesetz die Umsetzung von Abs. 2 (Verlagerung). Dieses wurde als flankierende Massnahme zum Landverkehrsabkommen beschlossen. Das Verkehrsverlagerungsgesetz gilt gemäss Artikel 7 bis zum Inkrafttreten eines Ausführungsgesetzes, längstens bis 2010. Der Bundesrat unterbreitet dem Parlament spätestens 2006 eine Botschaft für ein Ausführungsgesetz. (Absatz 1 ist im Strassentransitverkehrsgesetz geregelt.) Die Delegation der Aufgabe an das Parlament bedeutet ein Widerspruch zum Absatz 2, der durch den Gegenvorschlag nicht geändert wird. Dort wird nämlich der Bundesrat als für die Verlagerungsmassnahmen zuständig bezeichnet. Ist das Parlament zuständig, so kann es die Massnahmen weiter verzögern und schlussendlich ein Gesetz formulieren, das niemandem gefällt und deshalb umso leichter mit einem fakultativen Referendum gebodigt werden kann. Bundesrat und Parlament hätten die dann mit dem Segen des Volkes die bequeme Situation, dass sie den Rest des Alpenschutzartikels (Verlagerung) als blosser Zielsetzung in der Verfassung stehen lassen könnten, ohne ihm Taten folgen lassen zu müssen.

Art. 197 Ziff. 2 und 3

2. Übergangsbestimmung zu Art. 81 Abs. 2 (öffentliche Werke)

1 Der Bundesrat beantragt der Bundesversammlung ein Jahr nach Annahme von Artikel 81 Absatz 2 ein befristetes Programm¹:

- a) zur Fertigstellung des Nationalstrassennetzes² gemäss Stand bei Inkrafttreten dieser Bestimmungen;
- b) zur Erweiterung der Kapazität des Nationalstrassennetzes;³
- c) für Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Agglomerationen⁴. Diese Massnahmen betreffen Infrastrukturen von Strasse und Schiene⁵, soweit sie innerhalb dieser Räume liegen, der Verbesserung des Agglomerationsverkehrs dienen und nicht anderweitig durch Bundesmittel mitfinanziert werden können⁶. Die Beiträge berücksichtigen die Bedeutung beider Verkehrsträger und tragen zu einer national ausgewogenen Siedlungsentwicklung bei.

2 Das Programm ist so auszugestalten, dass Projekte erster Dringlichkeit spätestens acht Jahre⁷ nach Annahme von Artikel 81 Absatz 2 öffentlich aufgelegt werden.

¹ Wenn der Bundesrat beantragt, dann entscheidet folglich das Parlament. Der Entscheid unterliegt nicht dem Referendum. Es ist unwahrscheinlich, dass das Parlament die von der Avanti-Initiative favorisierten drei Nationalstrassenteilstücke Bern - Zürich, Lausanne - Genf und Erstfeld - Airolo nicht wieder mit erster Priorität ins Ausbauprogramm einbauen wird. Die Befristung ist vom Ständerat neu eingefügt worden. Damit soll wohl dem Argument entgegengewirkt werden, dass der Strassenbaufonds im Unterschied zum FinöV-Fonds keine klare Begrenzung auf gewisse Projekte aufweise. Allerdings ist die Frist erst noch festzulegen. Wird das Programm sehr gross, so ist die zeitliche Begrenzung nicht abzusehen. Nicht umsonst spricht das Avanti-Komitee bereits von einer Bausumme von 60 Milliarden Franken!

² Damit soll sichergestellt werden, dass die Kapazitätserweiterungen nicht auf Kosten der Fertigstellung (und damit primär der Westschweiz) gehen. Eine Benachteiligung findet trotzdem statt: Die Fertigstellung stand bisher klar in erster Priorität vor der Erweiterung, jetzt soll sie dem Ausbau gleichgestellt werden.

³ Der NR erwähnte hier noch explizit die Strecken Zürich - Bern, Lausanne - Genf und Erstfeld - Airolo

⁴ Die in der Diskussion viel genannten 350 Mio. Franken sind hier nicht erwähnt, bleiben also ein Wunschdenken der Städte. Zudem lässt der heutige Artikel 86 BV (Verbrauchssteuer auf Treibstoffen und übrige Verkehrsabgaben) keine Verwendung der Mineralölsteuer für den Agglomerationsverkehr zu. Die Rechtsgrundlage wird erst im Neuen Finanzausgleich beschlossen, dessen Annahme durch das Volk noch längst nicht sicher ist (Abstimmung vermutlich im Mai).

⁵ Die Schiene war beim ersten Beschluss des NR nicht erwähnt, deren Berücksichtigung aber nicht verboten. Der NR veranlagte in der ersten Fassung nur allgemein die Beachtung „der Verkehrsverhältnisse in den Agglomerationen“. Dass der Gegenvorschlag jetzt beide Verkehrsträger namentlich nennt, bedeutet in der Umkehrung, dass der Bundesrat die Strasse als Mittel zur Verbesserung des Verkehrs in den Agglomerationen nicht ausschliessen darf. Nachdem die Fédération Routière Suisse (FRS) schon früher mindestens die Hälfte der Agglogelder für die Strasse reklamiert hat, ist anzunehmen, dass dies vom neuen Parlament im Programm mindestens so beschlossen wird. Die Agglogelder werden also in erster Linie dazu beitragen, die Verkehrsprobleme in den Agglomerationen noch zu verschärfen.

⁶ Die Beschränkung wird zur Folge haben, dass die teuersten öV-Elemente der Agglomerationen, die S-Bahnen nicht mitfinanziert werden können, da diese bereits über den Leistungsauftrag an die SBB unterstützt werden.

⁷ Beim NR waren es noch sechs Jahre.

3 Der Bundesrat berichtet der Bundesversammlung alle vier Jahre über den Stand der Realisierung des Programms. Er beantragt die vorgesehene weitere Realisierung und einen Zahlungsrahmen für die nächste Programmperiode.¹

3. Übergangsbestimmung zu Art. 86

1 Die Umsetzung des Programms nach Artikel 197 Ziffer 2 (Übergangsbestimmung zu Art. 81) wird durch einen rechtlich unselbständigen Fonds mit eigener Rechnung finanziert. Die Bundesversammlung erlässt das Fondsregelement in Form einer Verordnung.

2 Der Fonds wird wie folgt gespeist:

- a) durch die Übertragung der Hälfte des Standes der Spezialfinanzierung Strassenverkehr bei Inkrafttreten von Artikel 81 Absatz 2 als Ersteinlage;
- b) aus einem von der Bundesversammlung festgelegten Teil der Reinerträge nach Artikel 86.²

3 Die Einlagen in den Fonds sind so festzulegen, dass sowohl die über den Fonds finanzierten Aufgaben wie auch die übrigen Aufgaben nach Artikel 86 über genügend Mittel verfügen.³

4 Der Fonds darf sich nicht verschulden . Das Fondsvermögen wird nicht verzinst .⁴

5 Bei der Auflösung des Fonds wird der Saldo der Fondsrechnung auf die Spezialfinanzierung übertragen.

¹ Mit diesem Absatz, der beim NR noch nicht vorkam, wird eine konsequente Umsetzung des Beschlusses angestrebt. Allerdings blieb im Parlament umstritten, ob das Parlament nachträglich Teile des Programms streichen oder neue einfügen kann. Denn das Programm muss ja klar begrenzt sein. Wahrscheinlicher ist, dass das Parlament alle vier Jahre nur an den Prioritäten herumzuschrauben können. Projekte, die nicht im Programm sind, sind bis zu dessen Abschluss davon ausgeschlossen!

² Die Höhe des Betrages ist offen. Es besteht die Gefahr, dass dieser so hoch angesetzt wird, dass trotz Absatz 3 zur Übergangsbestimmung zu Art. 86 die andern Bundesaufgaben im Strassenbereich vernachlässigt werden. (vgl. folgende Anmerkung)

³ Art. 86 (Mineralölsteuern und Autobahnvignette) regelt die Verwendung der Einnahmen. Neben den Nationalstrassen werden aus diesem Geld auch die Förderung des Kombiverkehrs, Beiträge an die Errichtung von Hauptstrassen, Schutzbauten gegen Naturgewalten und Massnahmen des Umwelt- und Landschaftsschutzes im Rahmen des Strassenverkehrs, allg. Beiträge an Kantonsstrassen und Kantone und den Finanzausgleich im Strassenwesen sowie Beiträge an Kantone ohne Nationalstrassen finanziert. In leicht veränderter Form sind diese Verwendungszwecke auch im Neuen Finanzausgleich vorgesehen.

⁴ Das Verbot von Verzinsung und Verschuldung begrenzt die Möglichkeiten des Fonds auf die Einnahmen aus den Mineralölsteuern und Autobahnvignetten.

05.12.2003

Medienkonferenz zur Lancierung der Abstimmungskampagne Avanti-Gegenvorschlag: Nein zur Katze im Sack!

Bern, 5. Dezember 2003. – Mit dem Avanti-Gegenvorschlag sollen die Gelder der Mineralölsteuer neu aufgeteilt werden. Die Bundeskasse wird damit noch stärker unter Spardruck geraten. Verlieren würden mit Avanti vor allem auch die Randregionen und Agglomerationen, wie das Komitee Avanti-Nein an seiner heutigen Lancierungs-Medienkonferenz aufzeigte.

Der Avanti-Gegenvorschlag will den Alpenschutz aufheben und das Autobahnnetz weiter ausbauen. Mit leeren Versprechen an die Agglomerationen versuchen die Befürworter ihre eigentlichen Absichten zu vertuschen. Dazu gehört, dass bis zur Abstimmung am 8. Februar das Volk über Kosten und Finanzierung des Monsterpakets im Ungewissen belassen werden soll. Alf Arnold, Präsident des Komitees Avanti-Nein, zeigte auf, wie mit Avanti die Gelder aus der Treibstoffkasse neu aufgeteilt würden. Der Bundeskasse würden Milliarden entzogen, um einen masslosen Strassenbau zu finanzieren.

Der Avanti-Gegenvorschlag ist ein Multi-Abstimmungspaket, bei dem sowohl über einen Strassenbaufonds, die Lockerung des Alpenschutzes, die Förderung des Agglomerationsverkehrs und den Kapazitäts-Ausbau des Autobahnnetzes abgestimmt werden muss. Mit absurden Folgen, wie Christa Markwalder, Nationalrätin FDP, BE, ausführte: „Wer für die Förderung des Agglomerationsverkehrs ist, muss auch Ja sagen zur Inangriffnahme der 2. Gotthard-Strassenröhre“. Zudem habe sich das Parlament mit Avanti weitreichende Entscheidungskompetenzen zugeschanzt auf Kosten des Volkes und des Bundesrats.

Auch aus wirtschaftlicher Sicht ist der Avanti-Gegenvorschlag äusserst bedenklich, für Randregionen stellt er gar eine schwere Bedrohung dar: Bereits heute müssten beispielsweise die Jura-Regionen darum kämpfen, den lange versprochenen Anschluss ans Nationalstrassen-Netz zu erhalten. Pierre-Alain Gentil, Ständerat SP, JU, und Stadtpräsident von Delémont, wundert sich: „Jetzt wird plötzlich unerschöpfliches Manna für den Ausbau der Nationalstrassen versprochen. Auf wessen Buckel werden diese Versprechen gemacht?“

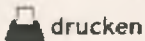
Gentil wies ebenfalls darauf hin, dass der Avanti-Gegenvorschlag eine völlige Abkehr von der bisher verfolgten und vom Volk mehrfach bestätigten Verlagerungspolitik darstellen würde.

Dass die Rechnung beim Avanti-Gegenvorschlag nicht aufgeht betonte Adrian Schmid vom Verkehrs-Club der Schweiz VCS. Er stellte Einlagen und Ausgaben einander gegenüber. In der Avanti-Rechnung fehlen Fondsinlagen von 1,5 bis 13 Milliarden Franken: „Es kann nicht angehen, dass ein Milliardenprogramm für den Nationalstrassenbau angeschoben wird, dessen Finanzierung noch nicht klar geregelt ist.“ Schon zeichne sich ab, dass zur Finanzierung des Avanti-Gegenvorschlags eine massive Erhöhung des Benzinpreises um 30 Rappen, wie sie ja auch von einzelnen Befürworter gefordert werde.

Der Avanti-Gegenvorschlag lege den Schwerpunkt auf zusätzliche

Autobahnen im Mittelland und am Gotthard, vernachlässige dabei aber die drängendsten Probleme in der Schweizer Verkehrspolitik, die in den Agglomerationen liegen, kritisierte Ruedi Aeschbacher, Nationalrat EVP, ZH, und alt-Stadtrat von Zürich. Für die Städte blieben bloss leere Versprechen. Die Probleme würden so bloss noch verschlimmert: „Mehr Autobahnen im Land heisst mehr Staus in den Städten und Agglomerationen“.

- Referat von Nationalrätin Christa Markwalder
- Referat von Ständerat Pierre-Alain Gentil
- Referat Adrian Schmid, VCS
- Anhang zum Referat von Adrian Schmid
- Referat von Nationalrat Ruedi Aeschbacher



Avanti-Multipack – zurück an den Absender

Christa Markwalder, Nationalrätin (FDP/BE)

Der Avanti-Gegenvorschlag wirft nicht nur schwerwiegende Fragen auf punkto Finanzierbarkeit, Gefährdung des Verlagerungsziels und Stauverschiebungen, sondern er beinhaltet auch massive demokratiepolitische Defizite.

Die zurückgezogene Avanti-Initiative wäre in ihrer Ausgestaltung zumindest dem Erfordernis der Einheit der Materie gerecht geworden. Hingegen sind im Gegenvorschlag verschiedenste Vorlagen verpackt. Aus demokratiepolitischer Sicht ist es mehr als bedenklich, dass die Bevölkerung nur über ein Bündel von irgendwie allen ein bisschen gerecht werden wollenden Reformen im Verkehrsbereich abstimmen kann.

Im Avanti-Gegenvorschlag sind mindestens vier Vorlagen verpackt, über die das Volk aus demokratiepolitischer Sicht je einzeln abstimmen müsste:

1. **Infrastrukturfonds:** Mit dem „Sonderkässeli“ würden die 1,6 Milliarden Franken für die Ersteinlage wie auch die Ausgaben des Fonds der Schuldenbremse entzogen. Generell erschweren Fonds die zukünftige Finanzpolitik wie Bundesrat Villiger mehrfach betont hat.
2. **Lockerung des Alpenschutz-Artikels:** Die zweite Gotthard-Strassenröhre, die im Gegenvorschlag vorgesehen ist, würde zusätzlichen alpenquerenden Schwerverkehr anziehen.
3. **Agglomerationsverkehr:** Leider bloss eine unverbindliche Absichtserklärung und im Vergleich zur restlichen Vorlage kaum von Bedeutung.
4. **Kapazitäts-Ausbau des Nationalstrassennetzes:** Die sogenannte „Behebung der Kapazitätsengpässe des Nationalstrassennetzes“ würde die Staus nur verlagern, anstatt sie zu bekämpfen.

Beim Avanti-Gegenvorschlag haben die Stimmberechtigten, nur die Möglichkeit gleichzeitig zu allen Punkten Ja oder Nein zu sagen. Wer für die Förderung des Agglomerationsverkehrs ist, muss auch Ja sagen zur Inangriffnahme der zweiten Gotthard-Strassenröhre.

Generalvollmacht für das Parlament

Das Parlament hat den Avanti-Gegenvorschlag des Bundesrates bekanntlich stark abgeändert und sich in den wichtigsten Fragen die abschliessende Entscheidungskompetenz zugeschanzt¹. Dank diesen Änderungen kann das Parlament in allen wichtigen Punkten in erster und letzter Instanz entscheiden:

- **Prioritätensetzung beim Programm zur Kapazitätserweiterung des Nationalstrassennetzes:** Der Bundesrat stellt Anträge, das Parlament kann diese nach Belieben verändern, z.B. zweite Gotthard-Strassenröhre: Der Bundesrat will sie nur als dritte Priorität, das Parlament hat in der (sistierten) parlamentarischen Initiative Giezendanner in erster Priorität verlangt.

¹ Siehe vor allem Artikel 197 im Anhang.

- **Bestimmung der weiteren Realisierungs-Schritte** und des entsprechenden Zahlungsrahmens. Der Bundesrat muss alle vier Jahre dem Parlament Bericht erstatten und Antrag stellen über das weitere Bauprogramm und den Zahlungsrahmen. Das Parlament entscheidet über die Prioritätensetzung bezüglich Bauprojekten und Finanzen!
- **Entscheid über das Fonds-Reglement:** Damit entscheidet das Parlament auch definitiv über die Frage, welcher Anteil der zweckgebundenen Mittel aus der Mineralölsteuer in den Fonds fliessen. Indirekt wird damit auch über die Mittel entschieden, die langfristig für weitere werkgebundene und nicht-werkgebundene Beiträge (z.B. Lärmschutz) zur Verfügung stehen.
- **Mittel-Verteilung auf die drei Fondszwecke:** Hier wird das Parlament sowohl bei der Fonds-Verordnung, beim Beschluss über das Bauprogramm wie auch bei den weiteren Realisierungsschritten die Mittel verteilen. Hier könnten gerade zwei Zielgruppen, die heute von den Avanti-Befürwortern stark umworben werden - die Randregionen und die Befürworter des öffentlichen Verkehrs - noch böse Überraschungen erleben:
 - Den Randregionen wird heute die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes versprochen. Je nach Mittelverteilung zwischen den beiden Fondszwecken Fertigstellung und Kapazitätserweiterung des Nationalstrassennetzes ist jedoch zu befürchten, dass sich die Fertigstellung gegenüber dem heutigen Fahrplan verzögert. Klar ist auch, dass ein neuer Zweck eingeführt wird, also gleich viel Mittel auf mehr Zwecke verteilt werden müssen.
 - Die Versprechen für den öffentlichen Agglomerationsverkehr, wie sie vom VöV und der Litra in den Vordergrund gerückt werden, entbehren der klaren Verfassungsgrundlage. Das Parlament hat im Avanti-Gegenvorschlag nur ein Bauprogramm definiert (Art. 197 Ziff.2) und die Schaffung und Finanzierung des Fonds geregelt (Art 197 Ziff.3). Es hat aber versäumt, eine Aufteilung der vorhandenen Mittel auf die drei definierten Zwecke vorzunehmen.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der Avanti-Gegenvorschlag einerseits zu viele verschiedene Vorhaben in eine Vorlage packt, was unter dem Aspekt der „Einheit der Materie“ äusserst fragwürdig ist. Andererseits will die Vorlage dem Parlament enorm weitreichende Kompetenzen in Fragen des Nationalstrassenbaus und der Förderung des Agglomerationsverkehrs zuweisen.

Deshalb muss die Schlussfolgerung auch aus demokratiepolitischer Perspektive lauten: Nein zum undemokratischen Avanti-Gegenvorschlag.

Christa Markwalder, Nationalrätin (FDP/BE)

Anhang zum Referat von Christa Markwalder:

Art.	Ursprüngliche Formulierung des Bundesrats	Neue Formulierung des Parlaments
197 Ziff.2	<i>Bauprogramm</i> Der Bundesrat legt ein Jahr nach Annahme (...) ein Programm für die Erweiterung des Nationalstrassennetzes und zur Verbesserung des Verkehrsablaufs in städtischen Gebieten vor.	<i>Bauprogramm</i> ¹ Der Bundesrat beantragt <i>der Bundesversammlung</i> ein Jahr nach Annahme von Art.81, Abs.2 ein befristetes Programm. (...) ³ Der Bundesrat berichtet <i>der Bundesversammlung</i> alle vier Jahre über den Stand der Realisierung des Programms. Er beantragt die vorgesehene weitere Realisierung und einen Zahlungsrahmen für die nächste Programmperiode.
197 Ziff.3	<i>Fonds</i>	<i>Fonds</i> <i>Die Bundesversammlung</i> erlässt das Fondsreglement in Form einer Verordnung

Wie die Randregionen mit Avanti verlieren: Manna für den Nationalstrassen-Ausbau. Auf wessen Buckel?

Pierre-Alain Gentil, Ständerat (SP/JU)

Die Avanti-Initiative ist von ihren Urhebern zu Gunsten des Gegenvorschlags der Parlaments-Mehrheit zurückgezogen worden. Tatsächlich ist der Gegenvorschlag aus dem gleichen Holz geschnitzt wie die Initiative, lediglich enthält er noch ein „Zückerli“, mit welchem die Befürworter des öffentlichen Verkehrs ruhig gestellt werden sollen.

Schon bei einer oberflächlichen Prüfung des Verfassungs-Textes, der den Stimmbürgern und Stimmbürgerinnen vorliegt, fällt auf, dass der Avanti-Gegenvorschlag die Verkehrspolitik des Bundes grundsätzlich neu ausrichten will. Insbesondere die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene, wie sie in den vergangenen Jahre mehrfach in Volksabstimmungen bestätigt worden ist, soll aufgehoben werden.

Hier kurz zusammengefasst die Gründe, welche die Stimmberechtigten davon überzeugen müssten, den Avanti-Gegenvorschlag abzulehnen:

- Während die Parlamentsmehrheit eine drastische Sparpolitik durchsetzt, welche besonders auch den öffentlichen Verkehr und die wirtschaftlich schwächeren Regionen trifft, soll mit dem Avanti-Gegenvorschlag eine Politik der „Sonderkässeli“ eingeführt werden, welche den Strassenbau bevorzugt und vor den Sparmassnahmen schützt.
- Die ehrgeizigen und kostspieligen NEAT-Projekte, die das Volk beschlossen hat, sind noch nicht fertig gestellt und ihre Wirkung kann deshalb noch nicht abgeschätzt werden. Dennoch will der Gegenvorschlag massive finanzielle Mittel in den Strassenverkehr investieren, was der bisher verfolgten Politik diametral widerspricht.
- Bereits heute kann der Bund, gestützt auf die bestehende Rechtsgrundlage, Projekte des öffentlichen Agglomerationsverkehrs unterstützen (z.B. Unterstützung der Projekte Metro M2, Lausanne, Tram Bern West). Daneben werden seit längerem Reflexionen über eine dauerhafte Sicherung der Finanzierung des Agglomerationsverkehrs geführt (z.B. die Arbeiten der „Kommission Bieri“, vorgestellt 2002). Jetzt wird plötzlich beim Avanti-Gegenvorschlag ein (kümmerlicher) Hase für den Agglomerationsverkehr aus dem Hut gezaubert, der erst noch zwischen Strasse und Schiene wird geteilt werden müssen. Zur Erinnerung: der Gegenvorschlag will dagegen zwischen

1,5 und 2 Milliarden Franken pro Jahr für Strassenprojekte zur Verfügung stellen...

- Das Nationalstrassen-Netz ist noch nicht fertiggestellt. Gewisse Regionen – namentlich der „Arc Jurassien“ – müssen sogar einen harten Kampf darum führen, dass die ihnen seit langem versprochene Anbindung ans Nationalstrassen-Netz endlich erstellt wird. Nun wird plötzlich unerschöpfliches „Manna“ für neue, das heisst „Erweiterungs“-Projekte für die Nationalstrassen versprochen. Auf wessen Buckel soll dieser Ausbau stattfinden?
- Während die schweizerische Verlagerungspolitik auf europäischer Ebene zunehmend Unterstützung und Nachahmung findet, soll hier ein Signal in völlig entgegengesetzter Richtung ausgesandt werden. Es besteht kein Zweifel, dass die Schweiz mit der Annahme des Avanti-Gegenvorschlags zum europäischen „Schwerverkehrs-Trichter“ verkommen würde. Damit würde genau der Zustand eintreten, welcher das Volk mit der Annahme des Alpenschutz-Artikels und dem Bau der NEAT verhindern wollte.

Die Schlussfolgerung drängt sich auf: Der Avanti-Gegenvorschlag ist irreführend. Er würde der weitsichtigen schweizerischen Verkehrspolitik grossen Schaden zufügen und ist deshalb entschieden abzulehnen.

Pierre-Alain Gentil, Ständerat (SP/JU)

Die Avanti-Rechnung geht nicht auf: Milliardenpoker um Avanti

Adrian Schmid, Leiter Verkehrspolitik VCS

Der Bundeshaushalt ist schwer defizitär. In diesen Tagen verabschiedet das Parlament deshalb ein erstes Sparprogramm von rund 3.4 Milliarden Franken - mit einem gravierenden Streichkonzert bei den Verkehrsausgaben. Andererseits spricht das gleiche Parlament ein Steuergeschenk, das dem Bund und den Kantonen jährlich rund 1.5 Milliarden Steuerausfälle verursacht. Die Kantonalen Finanzdirektoren laufen Sturm, erstmals seit 1848 kommt ein sogenanntes Kantonales Referendum zu Stande.

Da muss und darf es die breite Öffentlichkeit sehr interessieren, wieviel denn die Avanti-Vorlage vom 8. Februar 2004 kosten soll.

Der ehemalige Finanzminister Otto Stich brachte es in der Coop-Zeitung vom 2. Dezember soeben auf den Punkt: «Der Avanti-Gegenvorschlag ist finanzpolitisch jenseits von Gut und Böse». Wir sprechen heute vom Avanti-Bschiss. Warum?

Fonds-Einnahmen

Die Aussagen der Avanti-Befürworter zu den Fondseinnahmen sind wenig präzise und gehen weit auseinander.

Das Departement Leuenberger spricht von Einlagen von 1 bis 1,5 Milliarden Franken pro Jahr, also durchschnittlich 1,25 Milliarden Franken. In 20 Jahren sollen so 25 Milliarden Franken zusammen kommen. Hinzu kommt die Ersteinlage von 1,6 Milliarden Franken. Laut UVEK total 26,6 Milliarden.

Der in der Abstimmungskampagne federführende TCS hingegen will laut Kampagnenleiter Patrick Eperon jährlich 3 Milliarden Franken. In 20 Jahren ergibt das ein Total 60 Milliarden für den Nationalstrassenbau - so gefordert im vergangenen Oktober in «Le Temps». Unterdessen hat die «Autolobby Kreide gefressen». Der TCS spricht jetzt plötzlich von 30 Milliarden Franken...

Klar ist: Die Mittel für den Strassenbaufonds gemäss Avanti-Gegenvorschlag werden aus dem Reinertrag der Mineralölsteuer, dem Treibstoffzoll-Zuschlag und der Autobahn-Vignette stammen. Aus diesen Mitteln (2001: 3,65 Milliarden Franken) wird jedoch zum Beispiel auch der Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen, Beiträge an Hauptstrassen der Kantone, Beiträge an Umweltschutz- und Lärmschutzmassnahmen sowie Beiträge an Verlagerungsmassnahmen gesprochen.

Fonds-Ausgaben

In der Botschaft zur Avanti-Initiative vom Mai 2002 bilanzierte der Bundesrat verbleibende Kosten von 18 Milliarden Franken für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes (Botschaft Seite 4520). Seit der Lancierung der Pro-Avanti-Kampagne hat der Direktor des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) mehrfach davon gesprochen, dass noch 10 Milliarden Franken für Fertigstellung des Netzes nötig seien. Das vom TCS gesteuerte Komitee «Ja zur Mobilität» gab noch einige Milliarden drauf: Laut seinem aktuellen Kurzargumentarium sind 20 Milliarden Franken für die Fertigstellung des Netzes nötig!

Selbstverständlich hat der Bundesrat für das grösste staatliche Bauprogramm seit Jahrzehnten - notabene grösser als Bahn 2000 und NEAT zusammen - Kostenschätzungen gemacht. Das Komitee Avanti-Nein fordert, dass diese Zahlen den StimmbürgerInnen nicht vorenthalten werden. Rudolf Dieterle, Direktor des ASTRA gab sich hingegen an der TCS-Pressekonferenz vom 25. November zum Avanti-Gegenvorschlag wortkarg: «Es sind uns Grössenordnungen [zu den Kosten des Avanti-Gegenvorschlags] bekannt. Es wäre jedoch unklug, diese heute zu nennen»

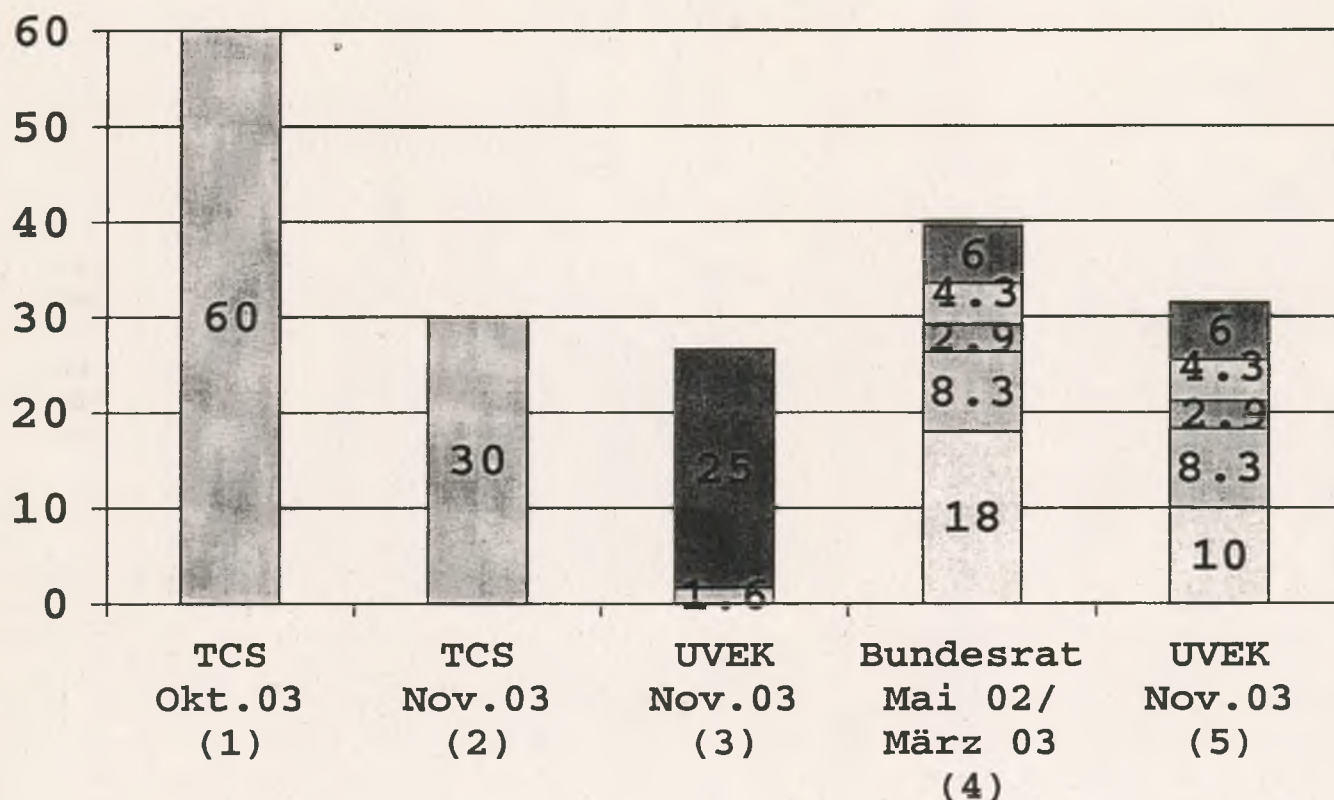
Schlussfolgerung

Stellt man alle genannten Einlagen und Ausgaben für den Avanti-Strassenbaufonds einander gegenüber wird klar: Beim heutigen Niveau der Mineralölsteuer reichen die Einlagen nicht aus. Je nach Einlagen-/Ausgaben-Szenario resultiert ein Fehlbetrag von 1,5 bis 13 Milliarden Franken. Folgerichtig stellt deshalb Klaus Dirlewanger, der Präsident der Schweizerischen Strassenbauunternehmer (Vestra), eine Erhöhung des Benzinpreises von 30 Rappen in Aussicht.

Die Finanzierung des Avanti-Gegenvorschlags ist unseriös. Es kann nicht angehen, dass ein Milliardenprogramm für den Nationalstrassenbau angeschoben wird, dessen Finanzierung noch nicht klar geregelt ist und hohe Folgekosten für zukünftige Generationen mit sich bringt. Das ist der Avanti-Bschiss zu dem wir klar Nein sagen.

Adrian Schmid, Leiter Verkehrspolitik VCS

Einnahmen-/Ausgaben Avanti-Fonds



Anmerkungen

1. Patrick Eperon, TCS, in: Le temps 18.10.2003
2. Komitee „Ja zur Mobilität“, Mediendienst Nr. 2 vom 20. November 2003, S.2 (gezeichnet: Patrick Eperon, Chef der Kampagne „Ja zur Mobilität“)
3. Dr. Rudolf Dieterle, Direktor ASTRA, an der TCS-Presskonferenz, 25.11.2003, Präsentationsunterlagen S.10
4. Botschaft des Bundesrates zur Initiative „Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen, Mai 2002, S.4520 und ASTRA/EFV, Finanzielle Perspektiven der Spezialfinanzierung Strassenverkehr im Zusammenhang mit dem Gegenvorschlag zur Volksinitiative Avanti, 14.2.2003
5. Dr. Rudolf Dieterle, Direktor ASTRA, an der TCS-Presskonferenz, , 25.11.2003 Präsentationsunterlagen S.7 und ASTRA/EFV (vgl. 4)

Bloss leere Versprechungen für die Agglomerationen

Ruedi Aeschbacher, Nationalrat und alt-Stadtrat (EVP/ZH)

Der tägliche Stau steht heute nicht irgendwo draussen auf der Landschaft oder am Gotthard, sondern in den grossen Städten und Agglomerationen. Dort müssen unsere Verkehrsprobleme vordringlich gelöst werden. Dabei gehört es bereits zum Allgemeinwissen, dass im dichten Stadt- und Agglomerationsraum das Rezept nicht weiterer Strassenbau sein kann. Diesem stehen die eingeschränkten Raum- und Platzverhältnisse sowie die vom Strassenverkehr ausgehenden Belastungen (Lärm, Abgase, Gefahren etc) entgegen. Eine moderne Mobilitätspolitik, auf die in den letzten Jahren immer mehr Städte im In- und Ausland eingeschwenkt sind, setzt auf den ausschliesslichen Ausbau des öffentlichen, des Fuss- und des Veloverkehrs.

Wer hofft, dass dabei der Avanti-Gegenvorschlag den Städten Hilfe und Entlastung bringen würde, täuscht sich. Denn beim Avanti-Gegenvorschlag handelt es sich um nichts anderes als um ein gigantisches Strassenbauprogramm von über 30 Milliarden Franken mit Schwerpunkten im Mittelland und am Gotthard. Das hilft den Agglomerationen und Städten nicht. Im Gegenteil: das System Strasse wird dadurch generell attraktiver. Mit der Folge, dass eine noch grössere Autolawine jeden Tag auf und in die Agglomerationen und Städte zurollen und die heutigen Probleme zusätzlich verschärfen wird. Mehr Autobahnen im Land heisst mehr Staus in den Städten und Agglomerationen.

Die Avanti-Befürworter versuchen, die Städte und Agglomerationen zu gewinnen, indem sie ihnen vorgaukeln, der Gegenvorschlag würde jedes Jahr zwischen 300 und 350 Millionen Franken den Agglomerationen zur Lösung ihrer Verkehrsprobleme zuführen. Und die Hälfte dieses Betrages würde dem öffentlichen Verkehr zu gute kommen. Dazu ist folgendes zu sagen:

Im Text des Gegenvorschlages findet sich kein Wort von 300 Millionen Franken für die Agglomerationen, ebenso kein Wort von 150 Millionen für den öffentlichen Agglomerationsverkehr. Das sind lediglich Versprechen, die kaum eingelöst werden dürften. Denn Fakt ist:

- Der Spardruck auf den öffentlichen Verkehr nimmt mit dem ersten und dem bereits angekündigten zweiten Entlastungsprogramm massiv zu: Bundesrat Leuenberger musste - trotz klarem Volksauftrag - bereits den Verzicht auf die zweite Etappe von Bahn 2000 in Aussicht stellen. Bundesrätin Metzler sperrte 300 Millionen fest zugesagter Gelder für den behindertengerechten öffentlichen Verkehr. Genf bangt um die versprochenen 500 Millionen für den Bau der S-Bahn und in Zürich werden

wichtigste Projekte wie beispielsweise der neue Durchgangsbahnhof sistiert oder stark verzögert.

- Selbst wenn die angeblichen 150 Millionen pro Jahr für den öffentlichen Verkehr der Agglomerationen noch fliessen sollten: Was sind sie im Vergleich zu den 30'000 Millionen, die ins gigantische Strassenbauprogramm gehen sollen? Und was sind sie, wenn sie sich auf 55 Agglomerationen aufteilen müssen? (Falls sie auf wenige Grossagglomerationen konzentriert werden, gehen alle anderen Ballungsräume leer aus).

Auch bei der Bewältigung der Mobilitätsprobleme müssen die immer knapper werdenden finanziellen Mittel möglichst effizient eingesetzt werden. Der vom Avanti-Gegenvorschlag ausgelöste Milliarden-Strassenbau tut das nicht. Er wird im Gegenteil enorme Folgekosten bei Gesundheit und Umwelt auslösen, zerstört weitere Landschaftsräume und beeinträchtigt in den Städten gewachsene Strukturen und urbane Qualitäten durch Stadtautobahnen und Parkhäuser. Anders wenn die Agglomerationen auf den öffentlichen und den Langsamverkehr setzen: Mit wesentlich geringeren finanziellen Mitteln können diese menschen- und umweltgerechteren Verkehrsmittel die Mobilitätsbedürfnisse abdecken, und zwar nachhaltig.

Der Bund muss sich zweifelsohne bei der Lösung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen beteiligen. Mit dem neuen Finanzausgleich, der auch eine Zweckerweiterung bei der Verwendung der Mineralölsteuer genau zu diesem Zweck vorsieht, geschieht das auf bessere Weise als mit dem Avanti-Gegenvorschlag. Dieser ist entschieden abzulehnen, denn ausser leeren Versprechungen und einer noch grösseren Autolawine bringt er den Städten und Agglomerationen nichts.

Ruedi Aeschbacher, Nationalrat und alt-Stadtrat (EVP/ZH)