

SCHWEIZERISCHES KOMITEE GEGEN DIE ALPENINITIATIVE
COMITÉ SUISSE CONTRE L'INITIATIVE DES ALPES

Postfach 8108/Case postale 8108
3001 Bern/Berne
Tel. 031 381 77 85
Fax 031 382 23 66

Pressemappe für die
Serviette de presse pour la

P r e s s e k o n f e r e n z
C o n f é r e n c e d e p r e s s e

vom 6. Januar 1994 in Bern
du 6 Janvier 1994 à Berne

Begrüssung/Allocution de bienvenue:

Dr. Pierre Triponez, Geschäftsführer des Schweizerischen Komitees gegen die Alpeninitiative, Bern

Inhalt/Contenu:

Ein dezidiertes Nein zur Alpeninitiative

Nationalrat Dr. Dumeni Columberg, Disentis, Präsident des Schweizerischen Aktionskomitees gegen die Alpeninitiative

Non à l'initiative "pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit"

Jean-Pierre Berger, conseiller national, Dompierre (VD), vice-président du Comité suisse contre l'initiative des Alpes

Alpeninitiative, falsche Antwort auf echtes Problem

Nationalrat Christian Wanner, Messen SO, Mitglied des Schweizerischen Komitees gegen die Alpeninitiative

Dokumentationen / Documents:

Kurzargumentarium deutsch / Résumé de l'argumentaire français

Argumentarium deutsch / Argumentaire français

Werbematerial italienisch / Matériels de campagne en italien

Inseratevorlagen / Modèles d'annonces

Ein dezidiertes Nein zur Alpeninitiative

CVP-Nationalrat Dr. Dumeni Columberg, Disentis, Präsident des Schweizerischen Aktionskomitees gegen die Alpeninitiative

Iniziativa da las alps - schützt unsere Alpen

Der Schutz der Alpen ist eine ausgezeichnete Idee, ein grossartiges Ziel, das die Unterstützung des gesamten Schweizervolkes verdient. Auch meine Unterstützung. Ich selbst lebe in den Alpen und setze mich für die Erhaltung und Förderung der Bergbevölkerung ein. Dies allerdings nicht à la mode der Alpeninitiative. Sie ist ganz bestimmt nicht das Instrument zur Lösung der äusserst komplexen und schwierigen Probleme der Berggebiete, zur Rettung und zur Förderung der Alpen und seiner Bevölkerung. Der Titel weckt völlig falsche Hoffnungen. Die Initiative verspricht etwas, was sie nicht halten kann und vielleicht auch gar nicht bezweckt. Sie ist ein Trugschluss.

Der Schutz der Alpen ist bereits durch zahlreiche gesetzliche Bestimmungen gewährleistet. Dazu benötigen wir nicht noch zusätzliche Gebote und Verbote.

Die Initiative ist auch ein untaugliches Mittel zur Lösung unserer Verkehrsprobleme und sie kann die Bergbevölkerung nicht entscheidend vor den negativen Folgen des Verkehrs schützen. Warum? Weil der alpenquerende Gütertransit auf der Strasse lediglich sieben Prozent des gesamten Güterverkehrs ausmacht. Von sämtlichen Fahrzeugen, die über die Alpenstrassen fahren, würden nur vier Prozent von der Strasse ferngehalten. Fast zwei Drittel des alpenquerenden Strassenverkehrs sind Binnen-, Import- und Exportverkehr, die von der Initiative gar nicht tangiert werden.

Der Bundesrat und die eidgenössischen Räte haben sich eingehend mit diesem Volksbegehren befasst. Sie beantragen dem Schweizervolk, die Initiative abzulehnen; der Nationalrat mit 93 gegen 53 Stimmen, der Ständerat mit 28 gegen 8 Stimmen.

Was will die Initiative?

Sie verlangt, den Lebensraum der Bevölkerung sowie der Tier- und Pflanzenwelt im Alpengebiet von schädlichen Auswirkungen des Transitverkehrs zu bewahren.

Zur Erreichung dieses Zieles sollen:

1. Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze zwingend auf der Schiene erfolgen, soweit nicht unumgängliche Ausnahmen vorzusehen sind. Diese Verlagerung auf die Schiene muss zehn Jahre nach Annahme der Initiative abgeschlossen sein.
2. Zweitens darf die bestehende Transitstrassen-Kapazität - mit Ausnahme der Umfahrungsstrassen zur Entlastung von Ortschaften vom Durchgangsverkehr - nicht erhöht werden.

Die Hauptgründe für die Ablehnung

Die Alpeninitiative muss abgelehnt werden:

- weil sie unrealistisch ist. Innert zehn Jahren ist es nicht möglich, die zwingende Verlagerung der Güter von der Strasse auf die Schiene zu bewerkstelligen. Diese Verlagerung ist vor der Fertigstellung der umweltfreundlichen NEAT sowie der Bahn 2000 unmöglich. Die NEAT kann aber frühestens im Jahre 2006, also zwei Jahre nach Ablauf der zehnjährigen Übergangsfrist, fertig gestellt werden.

Die Huckepack-Kapazität reicht nicht aus, um sämtlichen alpenquerenden Güter-Transitverkehr durch die Schweiz zu befördern (auch wenn der Huckepack-Korridor durch den Gotthard eine Verdreifachung der Gütertransportkapazität von 120'000 auf 360'000 Sendungen pro Jahr bringt).

Übrigens werden bereits heute rund 90 Prozent der alpenquerenden Güter mit der Bahn transportiert!

Die Initiative muss abgelehnt werden:

- weil sie sich nur mit dem Schutz der Alpen befasst und die Förderung völlig vernachlässigt. Der Schutz der Alpen ist unerlässlich. Diese Zielsetzung ist durch zahlreiche Bestimmungen auch gewährleistet. Ebenso wichtig ist aber auch die Sicherung angemessener Lebensbedingungen für die Bergbevölkerung. Die Initiative bewirkt eine Abschottung der Bevölkerung im Alpengebiet. So darf die Transitstrassen-Kapazität nicht erhöht werden. Das heisst faktisch: Verbot eines Ausbaus von National- und Hauptstrassen im Alpenraum. Ausnahmen sind lediglich für Umfahrungsstrassen zur Entlastung von Ortschaften vom Durchgangsverkehr gestattet. Das ist eine unklare Bestimmung, die mit Bestimmtheit zu ständigen Streitereien führen würde. Darf beispielsweise die Prättigauerstrasse aufgrund dieser Bestimmung noch ausgebaut werden? Mit Sicherheit kann das Nationalstrassennetz im Wallis nicht vollendet werden. Alle Gegner von Strassenvorhaben könnten mit dem Argument der Kapazitätserhöhung fechten und damit die Verfassungsbestimmung zu einem eigentlichen Verhinderungsinstrument gegen den Bau sicherer Verkehrsverbindungen im Berggebiet umfunktionieren.
- weil sie regionale Ungerechtigkeiten schafft. Die Beschränkungen betreffen nur das Alpengebiet. Die Strassen des Mittellandes mit ihrem rund zehnmal höheren Verkehrsanteil werden nicht erfasst.

Verletzung internationaler Abkommen - Isolierung der Schweiz

Die Initiative verletzt internationale Verkehrs- und Handelsabkommen, in dem sie den alpenquerenden Gütertransitverkehr einfach auf die Schiene zwingt. Es handelt sich dabei vor allem um folgende, von der Schweiz rechtsgültig unterzeichnete Vereinbarungen:

Transitabkommen

Mit dieser Vereinbarung anerkennt die EU die 28-Tonnen-Limite der Schweiz, sowie das Nacht- und Sonntagsfahrverbot. Dafür verpflichtet sich die Schweiz, den Strassengüterverkehr nicht zu behindern und das Nationalstrassennetz fertig zu bauen.

Das Freihandelsabkommen zwischen der Schweiz und der EG vom 22. Juli 1972, worin sich unser Land unter anderem verpflichtet, den Warenverkehr mit den EG-Staaten nicht durch Wettbewerbsverzerrungen oder Handelshemmnisse wie Durchführverbote oder Durchführbeschränkungen zu behindern.

Bilaterale Staatsverträge mit diversen Staaten, worin sich die Schweiz verpflichtet, ausländischen Lastwagen die Durchfahrt zu gewähren.

Das GATT-Abkommen, das die Freiheit der Durchfuhr auf dem für den internationalen Transit geeignetsten Weg garantiert.

Das Abkommen zwischen der Schweiz und der EG über die Erleichterung der Kontrollen und Formalitäten im Güterverkehr: Bei einer Annahme der Initiative wäre die Schweiz gezwungen, die Grenzformalitäten zu verschärfen, was diesem Abkommen ganz klar zuwiderläuft.

Die bilateralen Verhandlungen mit unseren Nachbarstaaten sind bekanntlich äusserst schwierig. Wollen wir sie mit zusätzlichen Verpflichtungen noch mehr belasten? Wir wollen unsere Verhandlungsposition nicht noch unnötig schwächen und unserer gesamten Wirtschaft schaden.

Mit der Diskriminierung des Auslandes müssten wir mit Gegenmassnahmen des Auslandes rechnen. Primär im Verkehrssektor, vielleicht auch in anderen Wirtschaftsbereichen.

Ein überholtes Begehren das hätte zurückgezogen werden müssen

Die Initiative ist im Grunde überholt und unnötig:

- weil seit der Abfassung dieses Begehrens (im Jahre 1988) wesentliche Parameter geändert wurden. So sind in der Zwischenzeit wichtige Massnahmen zur Verkehrsverlagerung bereits eingeleitet worden wie
 - * die 28-Tonnen-Limite (das Transitabkommen vom 22. Januar 1993)
 - * das Nacht- und Sonntagsverbot für Lastwagen
 - * der Bau der NEAT
 - * die im Alptransitbeschluss enthaltene Verpflichtung zur Umlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene (Zur Förderung der Ziele nach Artikel 1 und einer guten Auslastung der neuen Eisenbahnalpen-transversale ist durch geeignete Massnahmen anzustreben, dass sich der alpenquerende Gütertransitverkehr grundsätzlich auf der Schiene abwickelt)
 - * der Ausbau des Huckepack-Korridors

- * die schrittweise Durchsetzung der Kostendeckung nach dem Verursacherprinzip (Eigenwirtschaftlichkeit). In diesem Sinne hat der Bund bereits ein ganzes Bündel von Massnahmen ergriffen, um den aktiven und passiven Schutz der Umwelt sowie eine rationelle Abwicklung des Verkehrs unter Schonung der Umwelt sicherzustellen.

Zu diesen Massnahmen, die dem Schutz der Umwelt, speziell auch des Alpengebietes dienen, gehören:

- die Umweltverträglichkeitsprüfungen
- die strenge Natur- und Heimatschutzgesetzgebung
- die strengen Abgasvorschriften
- das Luftreinhaltekonzept
- die Lärmbelastungsgrenzwerte
- das Forstgesetz
- das internationale Abkommen zur Verhinderung der Stickoxydemissionen
- die Alpenkonvention
- aber auch die aktiven Massnahmen zur Erhöhung der Eigenwirtschaftlichkeit des Verkehrs und zur Förderung der Verlagerung von der Strasse auf die Bahn, wie
- die Erhöhung des Benzinpreises,
- die Anpassung der Vignette und
- die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (die einen wesentlichen Beitrag zur Verlegung des Güterfernverkehrs [nicht nur des Gütertransitverkehrs!] auf die Bahn leistet).

Eine Verfassungsbestimmung ist kein Parteiprogramm

In der Bundesverfassung gehören nur Bestimmungen von einer gewissen Tragweite, Bestimmungen, die aber auch durchgesetzt werden können. Die Bundesverfassung ist kein Parteiprogramm mit Wunschvorstellungen. Wenn wir von diesen klaren Grundsätzen abrücken, werten wir unsere Verfassung ab.

Schlussfolgerungen und Zusammenfassung

Die Alpeninitiative muss abgelehnt werden, weil sie:

- etwas verspricht, das sie nicht halten kann,
- völlig falsche Hoffnungen weckt,
- den wichtigen eidgenössischen Grundsatz der freien Wahl der Verkehrsmittel in Frage stellt,
- unsere Verkehrsprobleme nicht löst,
- nur 7 Prozent des gesamten Güterverkehrs erfasst,
- der angestrebte ökologische Nutzen marginal bleibt,
- einseitig auf den Schutz der Alpen ausgerichtet ist und eine angemessene Förderung und Weiterentwicklung der Bergregionen vernachlässigt oder verhindert,
- durch das faktische Verbot des Aus- und Neubaus von Hauptstrassen im Alpengebiet dem Tourismus in den Alpenzonen schadet
- unnötig und überholt ist, da in der Zwischenzeit viele Anliegen bereits verwirklicht sind,

- unrealistisch ist, da es innert zehn Jahren nicht möglich ist, den Transitverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern,
- einen unverhältnismässig grossen Kontrollapparat erfordert,
- bilaterale und multilaterale Verkehrs- und Handelsabkommen verletzt und dadurch Retorsionsmassnahmen des Auslandes provoziert,
- die Schweiz im Bereich des Verkehrs isoliert,
- gefährlich ist, da sie die ohnehin schwierigen bilateralen Verhandlungen mit der EU und mit unseren Nachbarstaaten zusätzlich belastet.

Die Initiative muss deshalb im Interesse unseres Landes abgelehnt werden!

Es gibt bessere und wirkungsvollere Alternativen zur Lösung unserer Verkehrsprobleme und zum Schutze unserer Umwelt, wie die durch unsere Behörden bereits eingeleitete Massnahmen zu Verkehrsverlagungen: nicht dirigistische, unrealistische Massnahmen, sondern sinnvolle, zweckmässige, der Situation angepasste Vorkehrungen, die die internationalen Abkommen respektieren. Das ist der bessere Weg, das ist der richtige Weg zu einer koordinierten und umweltverträglichen Verkehrspolitik, die auch die Anliegen der Alpen beachtet!

5.1.1994

Conférence de presse du 6 janvier 1994 à Berne

Non à l'initiative "pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit"

par Jean-Pierre Berger, conseiller national VD, vice-président du Comité

Pour les autorités responsables de ce pays, le projet de construction de deux nouvelles transversales ferroviaires à travers les Alpes visent deux objectifs principaux:

- d'une part adapter les pratiques du trafic nord-sud aux conditions de notre époque en améliorant la qualité et la compétitivité du service,
- d'autre part s'assurer que le trafic transalpin modernisé se concrétise sans causer des dommages excessifs pour notre environnement.

Pour avoir participé aux travaux de la commission parlementaire je peux affirmer que ces deux objectifs, alliant qualité, performance et respect du milieu vital alpin, ont été au centre de nos préoccupations. La volonté manifestée de rendre le trafic ferroviaire aussi attractif que possible dénote bien de l'objectif poursuivi. Alors que le transit par la route ne représente aujourd'hui que le 7 pour cent du total du trafic marchandise de transit, on peut difficilement ignorer l'importance de la volonté manifestée à tous les échelons politiques en vue de favoriser le transit ferroviaire.

Cependant, les moyens que proposent les initiants diffèrent des grandes "lignes" établies par la classe politique. Premièrement l'initiative veut imposer ! Les marchandises devraient obligatoirement transiter par le rail et de plus la capacité routière serait stoppée au niveau de la performance actuelle.

Nous repoussons catégoriquement cette initiative qui va à fin contraire. Le seul fait d'user obligatoirement du rail pour le transit des marchandises remettrait en question la crédibilité de notre politique des transports. D'une part le trafic trans-alpin ne serait plus soumis à la concurrence et d'autre part l'esprit même de l'initiative serait contraire aux principes établis pour une conception globale des transports. Si elle devait être acceptée, elle ne manquerait pas de susciter un regain de rivalité entre le rail et la route et surtout engendrerait une attitude d'opposition, voire de rejet de la part de nos partenaires de l'Union européenne. De plus, et sans revenir sur les négociations laborieuses mais fructueuses engagées avec l'UE, il ne fait pas de doute qu'en cas d'acceptation tout le projet de modernisation du trafic à travers les Alpes y prendrait un coup sérieux, voire même fatal ! Après le verdict négatif sur l'EEE de décembre 1992 et une situation économique sensiblement malmenée, nous avons mieux à faire que d'accepter une telle initiative. Elle tombe d'autant plus mal qu'à la base de toute la négociation sur le transit alpin, l'élément protection de l'être humain, de l'animal, des plantes, en un mot tout ce qui représente la vie, est demeuré au centre des préoccupations. La protection de l'environnement alpin est la première raison qui a suscité la construction de nouvelles voies ferroviaires pour assurer le transit de personnes et de marchandises à travers les Alpes. Il serait donc très mal venu, sous le couvert d'une meilleure protection des régions alpines, d'accepter une telle initiative. C'est pourquoi je souhaite vivement que le peuple suisse tout entier prenne conscience de l'enjeu de cette votation. Son rejet doit être clair et net. De plus, une négociation, telle celle engagée par le Conseil fédéral est de loin préférable, du point de vue de l'efficacité, aux mesures dictatoriales proposées par les initiants.

5.1.1994

Alpeninitiative, falsche Antwort auf echtes Problem

von Nationalrat Christian Wanner, Messen SO

Die Schweiz ist ein Transitland und wird ein solches bleiben. Während Jahrhunderten haben wir von dieser Tatsache Nutzen gezogen und hat der Schweiz in Europa eine weit grössere Bedeutung zukommen lassen, als dies vom geographischen Ausmass her der Fall gewesen wäre. Unbestritten ist aber auch, dass die Nachteile des Transitverkehrs heute viel stärker ins Gewicht fallen, als dies vor Jahren oder gar Jahrzehnten der Fall war. Vor allem seit dem Bau des Gotthard-Strassentunnels hat sich eine zusätzliche Verlagerung von der Schiene hin zur Strasse ergeben. Die negativen Seiten des Gütertransportes auf der Strasse haben ein Ausmass erreicht, das tatsächlich für die direkt betroffenen Regionen unseres Landes nicht mehr akzeptabel ist. So betrachtet ist die Alpeninitiative verständlich und es kann kaum überraschen, dass diese Initiative über alle politischen Fronten hinweg dort eine grosse Unterstützung findet.

Trotzdem, so einleuchtend die grundsätzlichen Anliegen der Alpeninitiative sind, so gefährlich wären bei ihrer Annahme die verkehrspolitischen und vor allem die integrationspolitischen Folgen für unser Land und seine Verkehrspolitik.

Bundesrat und Parlament und seit der Abstimmung über die NEAT auch die Mehrheit des Volkes, haben die Prioritäten für den alpenquerenden Transitverkehr eindeutig bei der Schiene gesetzt. Namentlich die bevorstehende Realisierung der neuen Alpentransversale wird die technischen Möglichkeiten schaffen, den zu erwartenden Verkehr auch zu bewältigen. Demgegenüber sind die beiden Huckepackkorridore am Gotthard und am Lötschberg als Sofortmassnahmen zu betrachten.

Nun mag man einwenden, wenn schon die Voraussetzungen geschaffen werden, müssten die Transporte dieses neue Bahnstystem auch benutzen. Hier gehen nun tatsächlich die Vorstellungen der Initianten und jene des Bundesrates und des Parlamentes auseinander. Auf der einen Seite der Zwang zur Verlagerung auf die Schiene, auf der anderen das Schaffen der erforderlichen Voraussetzungen, damit sich diese Verlagerung ergibt. Hier kann es für uns keine Zweifel geben. Nicht nur das Prinzip der freien Wahl des Verkehrsmittels sondern ebenso das mit der EU abgeschlossene Transitabkommen lassen uns hier keine Wahl. Nur dank dem Transitabkommen ist es uns gelungen, die 40-Tonnen Lastwagen von unserem Verkehrsnetz fernzuhalten. Die Bedeutung dieses Abkommens ist seit dem EWR-Nein unseres Landes noch angewachsen. Mit der Annahme der Alpeninitiative würde dieses mindestens teilweise hinfällig. In Neu- und Nachverhandlungen wäre ein Abkommen, das die zwangsweise Verlagerung von der Strasse zur Schiene zum Inhalt hätte, undenkbar. Oder anders gesagt, wir müssten unter anderem unsere Strasse für die europäischen 40-Tonnen Lastwagen öffnen. Das wollen wohl die Initianten am allerwenigsten.

Hier haben wir bessere Karten. Die NEAT, ein JA zur Schwerverkehrsgabgabe und zur Autobahnvignette und die Kostenwahrheit im Verkehr. Zusammen mit Europa müssen wir Mittel und Wege finden, um das Ziel der Alpeninitiative mit anderen Mitteln zu erreichen, die Verlagerung des Transitverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Ein erneuter Alleingang unseres Landes müsste zwangsläufig zu Gegenmassnahmen führen, die wir zur Zeit alles andere als gebrauchen können.

5.1.1994

Wir lehnen die Alpeninitiative ab

- Die Alpeninitiative ist **überholt** und unnötig. Seit Einreichung der Initiative hat die Schweiz den Bau der umweltfreundlichen **NEAT** beschlossen. Sie hat mit der EG das **Transitabkommen** abgeschlossen und den **Huckepack-Korridor** durch den Gotthard (Verdreifachung der Gütertransportkapazität) gebaut.
- Bundesrat und Parlament kommen den Initianten mit der vorgeschlagenen Einführung einer **leistungs- oder verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe als Alternative** weitgehend entgegen. Im Gegensatz zur Alpeninitiative stellt diese Abgabe jedoch darüber hinaus ein **marktwirtschaftliches Mittel** dar.
- Die Alpeninitiative betrifft **nur** die geringfügige Menge von **rund 7 Prozent** der gesamten alpenquerenden Güter. Der zahlen- und mengenmässig ebenso bedeutsame Binnen- und Import-/Exportverkehr bleibt dagegen auf der Strasse.
- Die Alpeninitiative trägt dem Umstand nicht Rechnung, dass **bereits** heute rund **90 Prozent** der alpenquerenden Transitgüter **mit der Bahn** transportiert werden.
- Die Alpeninitiative konzentriert den Schutz vor Belastungen **nur** einseitig auf das **Alpengebiet**. Die Strassen im Mittelland mit rund zehnmal höheren Verkehrsanteilen werden von der Initiative nicht geschützt. Die leistungs- oder verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe als Alternative zur Alpeninitiative beseitigt diese **Ungerechtigkeit**.
- Die Alpeninitiative lässt gegenüber den ausländischen Transportbedürfnissen **Solidarität vermissen**. Die Alpeninitiative **schadet** dem **Image** der Schweiz im Ausland.
- Die Alpeninitiative **provoziert** wegen der Ausländerdiskriminierung das **Ausland** geradezu **zu Gegenmassnahmen**. Sie **isoliert die Schweiz** im Bereiche des Verkehrs international. Sie erschwert den schweizerischen Strassentransporturen den freien Zugang zu den europäischn Staaten.

- Die Alpeninitiative **schadet** wegen den ausländischen Gegenmassnahmen dem **Wirtschaftsstandort** Schweiz (Exportwirtschaft, Dienstleistungsbereich, Tourismus) und **gefährdet Arbeitsplätze**. Sie stellt für Wirtschaftsverhandlungen mit der EG eine Hypothek dar.
- Die Alpeninitiative **verstösst gegen** zahlreiche **internationale Abkommen**, die in einer belasteten Atmosphäre neu ausgehandelt werden müssten.
- Die Alpeninitiative **erzeugt Umwegverkehr** (über Oesterreich, Deutschland, Frankreich) und erhöht so wegen den längeren Verkehrsdistanzen die Umweltbelastung im gesamten Alpengebiet.
- Die Alpeninitiative schafft **Probleme bei der Durchführung**. Teure, unangenehme und für jedermann zeitaufwendige Kontrollen sind unvermeidlich .
- Die Alpeninitiative **benachteiligt** mit dem Verbot zum Ausbau der Transitstrassen die **Bergkantone**. Staus sind deswegen vorprogrammiert.
- Die Alpeninitiative **trifft** mit dem Verbot zum Ausbau der Transitstrassen nicht nur den Transitgüterverkehr, sondern auch den übrigen **touristischen und Ortsverkehr** .

Il faut rejeter l'initiative sur la protection des Alpes

- L'initiative pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit est **dépassée** et superflue. Car, depuis le dépôt de cette initiative, la Suisse a décidé de construire une **NLFA** respectueuse de l'environnement. Elle a conclu avec la CE un **accord de transit** et réalisé le **corridor de transport combiné** au St-Gothard (qui procure un triplement de la capacité de ferroutage).
- Le Conseil fédéral et le Parlement ont très largement pris en compte les arguments de ses auteurs en proposant, **comme solution de rechange, une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations ou à la consommation**. A la différence de l'initiative des Alpes, cette redevance constitue un **instrument d'économie de marché**.
- L'initiative des Alpes **ne touche qu'un** volume assez réduit de **quelque 7 pour cent** de l'ensemble du trafic-marchandises transalpin. Les trafics interne, d'import et d'export, d'une ampleur comparable, demeurent assurés par la route.
- L'initiative des Alpes ne tient pas suffisamment compte du fait qu'environ **90 pour cent** des marchandises en transit sont aujourd'hui **déjà** transportées **par chemin de fer**.
- Elle limite la protection contre les nuisances à la seule **région alpine**. Les routes du Plateau qui ont des volumes de trafic dix fois supérieurs ne sont pas protégées par l'initiative. La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations ou à la consommation est une solution de rechange et supprime **cette inégalité de traitement**.
- L'initiative des Alpes se distingue par son **manque de solidarité** vis-à-vis des besoins de transport de l'étranger. L'initiative des Alpes **nuît à l'image** de la Suisse hors des ses frontières.

- L'initiative des Alpes **provoque des réactions** précisément en raison de son contenu **discriminatoire envers l'étranger. Elle isole la Suisse** en matière de trafic international. Elle entrave le libre accès des transporteurs routiers suisses aux pays européens.
- L'initiative des Alpes **nuit à la place économique suisse** par la riposte de l'étranger qu'elle suscitera (exportations, secteur des services, tourisme) et **met en danger des places de travail**. Elle représente une lourde hypothèque pour les négociations économiques avec la CE.
- L'initiative des Alpes **entre en conflit** avec de nombreux **accords internationaux**, qui devront être renégociés dans un climat difficile.
- L'initiative des Alpes **suscite un détournement du trafic** (via l'Autriche, l'Allemagne, la France), augmente les atteintes à l'environnement dans tout l'Arc alpin en raison de l'allongement des distances parcourues .
- L'application de l'initiative des Alpes entraîne des **complications**. Des contrôles désagréables, onéreux et causant des pertes de temps à tous sont inévitables.
- L'initiative des Alpes **pénalise les cantons** montagnards par l'interdiction d'aménager les routes de transit. On devra s'attendre à des engorgements sur les routes.
- L'initiative des Alpes **ne frappe pas seulement** le transit des marchandises en interdisant l'extension des routes de transit, mais aussi les **trafics touristiques et locaux**.

L'iniziativa per la protezione della regione alpina dal traffico di transito: un progetto da rifiutare

Perché:

- l'iniziativa è **superata** e inutile. Nel frattempo, la Svizzera ha deciso la realizzazione della **NTFA**, opera rispettosa dell'ambiente. Inoltre, ha stipulato **l'accordo sul traffico di transito** con la Comunità e ha costruito il **corridoio huckepack** attraverso il San Gottardo, che permette di triplicare la capacità del trasporto merci
- il Consiglio federale e il Parlamento hanno reagito presentando un'alternativa, ossia prevedendo l'introduzione di una **tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni e al consumo**. Contrariamente all'iniziativa, questa tassa costituisce uno **strumento di economia di mercato**
- l'iniziativa concerne **solo** una minima parte, **circa il 7 per cento**, delle merci complessive in transito attraverso le Alpi. Il trasporto interno e import/export, rilevante in termini di cifre e volume, continua a transitare su strada
- l'iniziativa non tiene conto del fatto che **già** oggi circa il **90 per cento** delle merci in transito attraverso le Alpi sono trasportate **su rotaia**
- l'iniziativa intende concentrare le misure di protezione ambientale **unicamente** sulla **regione alpina**. Non tiene infatti conto delle strade all'interno del Paese che registrano un tasso di affluenza circa dieci volte superiore. La tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni e al consumo permette di eliminare questa **disparità**
- l'iniziativa non garantisce la **solidarietà** nei confronti del fabbisogno di trasporto degli altri Paesi e **nuoce** all'**immagine** della Svizzera all'estero

- visto che l'iniziativa discrimina gli altri Paesi, questi ultimi sono indotti ad adottare **contromisure. La Svizzera si ritroverebbe isolata** nel settore del traffico. L'iniziativa ostacola il libero accesso degli autotrasportatori svizzeri agli altri Paesi europei
- l'iniziativa, viste le contromisure che potrebbero essere adottate nei confronti del nostro Paese, **danneggia la piazza economica** svizzera (esportazioni, servizi, turismo) e **pregiudica la situazione occupazionale**. L'iniziativa ipotizza i negoziati economici con la Comunità
- l'iniziativa **viola** numerosi **accordi internazionali**, che devono essere nuovamente negoziati in un'atmosfera tesa
- se l'iniziativa venisse accolta, **il traffico raggiungerebbe il nostro Paese** (passando dall'Austria, dalla Germania e dalla Francia); nella regione alpina l'inquinamento ambientale aumenterebbe poiché le distanze da percorrere sarebbero maggiori
- l'esecuzione dell'iniziativa **è problematica**; infatti occorrerà procedere a controlli costosi, spiacevoli e dispendiosi in termini di tempo
- vietando il potenziamento dei vettori di transito, l'iniziativa **danneggia i cantoni di montagna**. Si prevedono infatti ingorghi
- vietando il potenziamento dei vettori di transito, l'iniziativa **pregiudica** non solo il traffico merci di transito ma anche il **traffico regionale e turistico**

Perciò, il 20 febbraio 1994, respingete l'iniziativa per la protezione della regione alpina dal traffico di transito!



Verkehrspolitisch aufs Abstellgleise?

Wir wollen nicht, dass dem Privatverkehr noch mehr geschadet wird.

Deshalb ist am 20. Februar auch Ihre Stimme wichtig!



Verkehrspolitisch aufs Abstellgleise?

- NEIN zu unrealisierbaren Forderungen
- NEIN zur Verletzung internationaler Abkommen
- NEIN zur Provokation von Vergeltungsmassnahmen
- NEIN zur Isolierung der Schweiz

Daher NEIN zur extremen Alpeninitiative!



Die Alpeninitiative führt die Schweiz verkehrspolitisch aufs Abstellgleise, denn

- sie ist extrem und unverhältnismässig
- sie verletzt zwischenstaatliche Übereinkommen
- sie provoziert Vergeltungsmassnahmen des Auslands
- sie isoliert unser Land innerhalb Europas
- sie ist innert der geforderten 10 Jahre nicht realisierbar

Daher NEIN zur extremen Alpeninitiative!



NEIN zu unrealisierbaren Forderungen

Ohne NEAT und Bahn 2000 lässt sich der Gütertransitverkehr nicht auf die Schiene verlagern. Diese Bauwerke werden aber erst nach Ablauf der von der Initiative geforderten zehnjährigen Frist verfügbar sein.

NEIN zur Isolierung der Schweiz

Die Alpeninitiative verletzt wichtige internationale Verkehrs- und Handelsabkommen. Vergeltungsmassnahmen und eine politische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Isolierung der Schweiz wären die Folge.

Daher NEIN zur extremen Alpeninitiative!



Verkehrspolitisch aufs Abstellgleise?

Die Alpeninitiative ist in ihren Forderungen extrem. Sie würde die Schweiz zwingen, internationale Übereinkommen zu verletzen. Vergeltungsmassnahmen sowie internationale Isolierung wären die Folge. Darüber hinaus wäre die Alpeninitiative innert der geforderten zehnjährigen Übergangsfrist gar nicht realisierbar.

Daher NEIN zur extremen Alpeninitiative!



Verkehrspolitisch aufs Abstellgleise?

Die Forderungen der Alpeninitiative sind nicht realisierbar. Denn Bahn 2000 und NEAT sind unabdingbare Voraussetzungen für die Umlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Diese ehrgeizigen Projekte lassen sich aber nicht innerhalb der geforderten zehnjährigen Übergangsfrist vollenden.

Daher NEIN zur extremen Alpeninitiative!



Verkehrspolitisch aufs Abstellgleise?

Die Alpeninitiative verletzt wichtige internationale Verkehrs- und Handelsabkommen. Sie behindert den Nord-Süd-Verkehr durch die Schweiz und läuft damit vitalen Interessen der europäischen Staaten zuwider. Dies hat Vergeltungsmassnahmen des Auslands zur Folge und führt die Schweiz in die politische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Isolation.

Daher NEIN zur extremen Alpeninitiative!



Verkehrspolitisch aufs Abstellgleise?

Die Alpeninitiative

- ist extrem und unverhältnismässig
- verletzt zwischenstaatliche Übereinkommen
- provoziert Vergeltungsmassnahmen des Auslands
- isoliert unser Land innerhalb Europas
- ist innert der geforderten 10 Jahre nicht realisierbar

Daher NEIN zur extremen Alpeninitiative!



Verkehrspolitisch aufs Abstellgleise?

Die Alpeninitiative ist viel zu

EXTREM!

- Sie provoziert Vergeltungsmassnahmen
- Sie ist innerhalb der geforderten 10 Jahre nicht realisierbar
- Sie schiesst weit über das Ziel hinaus



Verkehrspolitisch aufs Abstellgleise?

Die Alpeninitiative ist viel zu

EXTREM!

- Sie verletzt internationale Abkommen
- Sie provoziert Vergeltungsmassnahmen
- Sie ist nicht realisierbar



Verkehrspolitisch aufs Abstellgleise?

Die Alpeninitiative ist viel zu

EXTREM!

Die Schweiz liegt verkehrsgünstig!
Das ist unser Vorteil und hat uns Wohlstand gebracht.
Diesen Vorteil wollen wir nicht auch noch preisgeben!