

---

# Argumentarium gegen die Volksinitiative

«zum Schutze  
des Alpengebietes  
vor dem  
Transitverkehr»

**Schweizerisches Komitee gegen die Alpeninitiative**

**Geschäftsstelle**

Postfach 8108

3001 Bern

Telefon 031 381 77 85

Telefax 031 382 23 66

---

---

# **Argumentarium gegen die Volksinitiative**

**«zum Schutze  
des Alpengebietes  
vor dem  
Transitverkehr»**

**Schweizerisches Komitee gegen die Alpeninitiative**

**Geschäftsstelle** Postfach 8108  
3001 Bern  
Telefon 031 381 77 85  
Telefax 031 382 23 66

---

# Inhaltsverzeichnis

Vorwort .....	3
1. Übersicht .....	5
1.1 Absicht der Initiative .....	5
1.2 Einschätzung der Initiative .....	5
1.3 Klares Nein von Bundesrat und eidgenössischen Räten .....	6
1.4 Schweizerisches Komitee gegen die Alpeninitiative .....	6
2. Wortlaut der Initiative .....	10
3. Erfolgreiche Vorstösse mit gleicher Stossrichtung .....	12
3.1 Verfassungsartikel für eine Koordinierte Verkehrspolitik KVP .....	12
3.2 Standesinitiative des Kantons Uri .....	12
4. Argumente zur Ablehnung der Alpeninitiative .....	13
4.1 Die Alpeninitiative ist nach Abschluss des Transitabkommens und dem Volks-Ja zur NEAT überholt .....	13
4.2 Die Alpeninitiative ist extrem und verletzt die Freiheit der Verkehrsmittelwahl .....	14
4.3 Die Alpeninitiative ist unrealistisch, weil innert zehn Jahren die Schienenkapazitäten nicht bereitgestellt werden können .....	15
4.4 Die Alpeninitiative führt zu einem unverhältnismässigen Kontrollapparat an den Grenzen .....	16
4.5 Die Initiative verunmöglicht dringende Verbesserungen der Strassen in den Bergkantonen .....	17
4.6 Die Alpeninitiative schadet dem Tourismus in den Alpenregionen .....	17
4.7 Die Alpeninitiative führt zu einer weiteren Isolierung der Schweiz gegenüber den europäischen Staaten .....	18
4.8 Die Alpeninitiative provoziert Retorsionsmassnahmen des Auslands .....	19
5. Entgegnungen zu den Hauptargumenten der Initianten .....	21
6. Zusammenfassung .....	23
7. Anhang .....	26
7.1 Bundesbeschluss vom 4. Oktober 1991 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss) .....	26
7.2 Abkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güterverkehr auf Strasse und Schiene (Transitabkommen; in Kraft seit 22. Januar 1993) .....	26
7.3 Gesamttransitverkehr durch die Schweiz .....	27
7.4 Entwicklung des transalpinen Strassenverkehrs 1984 bis 1991 (Frankreich/Schweiz/Österreich; In 1000 Fz.) .....	30
7.5 Immissionsituation in den schweizerischen Bergkantonen .....	31

# Vorwort

Der alpenquerende Personen- und Gütertransitverkehr hat in der gesamten Geschichte der Eidgenossenschaft eine bedeutende Stellung eingenommen. Die alten Eidgenossen waren sich der enormen wirtschaftlichen Bedeutung des Nord-Süd-Verkehrs bewusst und setzten alles daran, ihn gezielt zu fördern und auszubauen. Einen ersten historischen Meilenstein bildete die Errichtung der Teufelsbrücke in der Schöllenen Schlucht. Neben dem sukzessiven Weiterausbau der Verkehrsinfrastruktur war es auch ein stetes Anliegen der Urkantone, die Alpen transitverkehrswege möglichst umfassend zu kontrollieren. Die Eroberung des Tessins war dann auch in erster Linie verkehrspolitisch begründet. Weitere Meilensteine in der verkehrstechnischen Erschließung des Alpenraums bildeten die Erstellung der Eisenbahntunnel an Gotthard, Lötschberg und Simplon sowie die Errichtung der alpenquerenden Nationalstrassen.

Während seiner ganzen Geschichte half der Alpen transitverkehr der Schweiz, Arbeitsplätze und Einkommen zu schaffen. Der hohe volkswirtschaftliche und gesellschaftspolitische Stellenwert des Schweizer Tourismus wäre ohne ausreichende verkehrstechnische Erschließung undenkbar.

Dank geschickter Verkehrspolitik ist es der Schweiz stets gelungen, die negativen Auswirkungen des Transitverkehrs in Grenzen zu halten. So halfen namentlich die 28-Tonnen-Limite und das Nacht- und Sonntagsfahrverbot mit, den Verkehr auf unseren Alpenübergängen auf ein erträgliches Mass zu beschränken. Mit dem Bau der Neuen Eisenbahn-Alpen transversale NEAT soll die Infrastruktur geschaffen werden, um den Anteil der per Bahn transportierbaren Güter markant zu steigern. Damit wird der Schweiz ermöglicht, die Emissionen des alpenquerenden Gütertransitverkehrs auch nach der Jahrtausendwende auf ein tolerierbares Niveau zu begrenzen.

Einigen politischen Gruppierungen gehen diese gewaltigen Anstrengungen zum Schutz des Alpengebietes aber noch zu wenig weit. Mit Hilfe eines radikalen Volksbegehrens beabsichtigen sie, den gesamten alpenquerenden Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Sie nehmen dabei bewusst in Kauf, dass die Schweiz das wichtige Prinzip der Nichtdiskriminierung der Ausländer in einem zentralen Bereich aufs grösste missachten würde. Schmerzliche Retorsionsmassnahmen von seiten der betroffenen Staaten wären un-

ausweichlich. Die Initianten übersehen aber auch, dass die vollständige Umlagerung des Transitverkehrs von der Strasse auf die Schiene innerhalb der geforderten zehnjährigen Übergangsfrist technisch gar nicht realisierbar ist, da die benötigten Infrastrukturanlagen (Bahn 2000 und Neue Eisenbahn-Alpentransversale) erst zu einem späteren Zeitpunkt fertiggestellt werden.

Die Alpeninitiative ist in höchstem Masse wirtschaftsfeindlich und führt die Schweiz in eine verkehrspolitische Sackgasse. Sie zwingt uns, bedeutende bilaterale und multilaterale Abkommen auf unzulässige Weise zu verletzen. Und dies ausgerechnet in einem Zeitpunkt, in welchem unser Land mit dem übrigen Europa immer enger verbunden ist.

Der Bundesrat und eine deutliche Mehrheit der eidgenössischen Räte empfehlen daher die Alpeninitiative zur Ablehnung. Alle Stimmberechtigten sind aufgerufen, in der Volksabstimmung vom 20. Februar 1994 ein Entgleisen der schweizerischen Verkehrspolitik zu verhindern und die Alpeninitiative deutlich abzulehnen.

# 1. Übersicht

## 1.1 Absicht der Initiative

Die Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» (Alpeninitiative) wurde am 11. Mai 1990 von einem Ad-hoc-Komitee mit 107 570 gültigen Unterschriften eingereicht. Die Initiative verlangt, dass der Bund das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs zu schützen habe.

Dieses Ziel soll erreicht werden, indem der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze ausschliesslich auf der Schiene abgewickelt werden darf. Der Gütertransitverkehr auf der Strasse wird verboten. Ausnahmen von diesem Verbot sind nur möglich, soweit sie unumgänglich sind. Die zwingende Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene muss zehn Jahre nach Annahme der Initiative abgeschlossen sein.

Um das Wachstum des Personentransitverkehrs im Alpenraum strassenseitig zu begrenzen, dürfen ausserdem bestehende Transitstrassen nicht weiter ausgebaut werden. Ausgenommen von diesem Bauverbot sind Umfahrungsstrassen zur Entlastung von Ortschaften vom Durchgangsverkehr.

## 1.2 Einschätzung der Initiative

Unter den heutigen und künftigen Erfordernissen erweist sich die Alpeninitiative als völlig verfehlt. Während in ganz Europa die künstlichen Schranken und Behinderungen zugunsten einer harmonischen Entwicklung der Wirtschaft und der wechselseitigen Beziehungen unter den Ländern und deren Bevölkerung abgebaut werden, sollen in der Schweiz neue Barrieren errichtet werden. Die in der Initiative verlangten Zwangsmassnahmen gegen den Güterverkehr stünden im klaren Widerspruch zu den in zahlreichen bilateralen Staatsverträgen zugesicherten Durchfahrberechtigungen ausländischer Lastwagen. Die Zwangsumlagerung des Gütertransitverkehrs würde mit Sicherheit ausländische Retorsionsmassnahmen bewirken, die nicht bloss für unsere Transportunternehmen schmerzliche Auswirkungen hätten.

Während Jahrhunderten bildeten die Alpen ein natürliches Hindernis für den Verkehr unter den Völkern im Norden und im Süden Europas. Dieses Hindernis wurde mit dem Ausbau der Alpenübergänge zu Beginn dieses

Jahrhunderts mit riesigen Investitionen beseitigt. Mit einem Verbot des Strassentransitverkehrs soll nun das Alpengebiet wieder in ein nationales Reduit umgewandelt werden, wo der internationale Durchgangsverkehr weitgehend nur noch auf der Schiene gestattet sein soll. Gleichzeitig soll jeder künftige Ausbau der Strassen in den Alpen verhindert werden, sofern dieser nur im geringsten dem Transitverkehr einen Vorteil bringen würde.

Diese Bestrebungen sind Ausdruck eines ökologischen Dogmatismus. Sie basieren auf einer egoistischen Grundhaltung, welche die Zusammenhänge zwischen einer arbeitsteiligen Wirtschaft und dem eigenen Wohlergehen verkennt. Die Verbote und Zwangsmassnahmen der Alpeninitiative hätten eine lähmende Wirkung auf die Schweiz und besonders auf die Bewohner der Schweizer Alpenregionen, die nicht leicht zu verdauen sein dürfte.

### **1.3 Klares Nein von Bundesrat und eidgenössischen Räten**

Der Bundesrat lehnt die Alpeninitiative in seiner ausführlichen Botschaft vom 12. Februar 1992 ab. Dies begründet er unter anderem damit, dass das Volksbegehren zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr nach dem Abschluss des Transitvertrages mit der EG und nach dem Ja des Volkes zur NEAT hinfällig geworden sei. Die Initiative verstosse gegen internationale Verkehrs- und Handelsabkommen, diskriminiere die Ausländer und rufe nach Retorsionsmassnahmen. Sie sei unwirksam, weil von Grenze zu Grenze lediglich 7 Prozent des gesamten alpenquerenden Güterverkehrs durch die Schweiz betroffen wären. Die Initiative sei auch aus Gründen der praktischen Durchführbarkeit abzulehnen.

Der Nationalrat folgte am 16. Dezember 1992 dieser Empfehlung des Bundesrates und lehnte die Alpeninitiative mit 93 gegen 53 Stimmen ab. Noch deutlicher fiel das Verdikt im Ständerat aus, welcher die Begehren der Initianten am 16. Juni 1993 mit 28 gegen 8 Stimmen ablehnte. (Ergebnisse der Schlussabstimmung vom 18. Juni 1993: 90 zu 60 Stimmen im Nationalrat; 23 zu 2 Stimmen im Ständerat)

### **1.4 Schweizerisches Komitee gegen die Alpeninitiative**

Die Alpeninitiative kommt am 20. Februar 1994 zur Volksabstimmung. Nachdem sich die überwiegende Mehrheit der eidgenössischen Parlamentarier sowie zahlreiche Verbände und Organisationen der Wirtschaft, der Landwirtschaft, des Tourismus und des Strassenverkehrs sowie der Berggebiete gegen diese Volksinitiative ausgesprochen haben, wurde im Frühjahr 1993 ein «Schweizerisches Komitee gegen die Alpeninitiative» gebildet. Es steht unter der Leitung von Nationalrat Dumeni Columberg

und umfasst insgesamt 117 National- und Ständeräte. Die nationale Geschäftsstelle des Komitees gegen die Alpeninitiative befindet sich beim Schweizerischen Gewerbeverband, Postfach 8108, 3001 Bern.

Dem Schweizerischen Komitee gegen die Alpeninitiative gehören die folgenden eidgenössischen Parlamentarier an:

Präsidium: Columberg Dumeni, Nationalrat, CVP GR

Vizepräsidium: Berger Jean-Pierre, Nationalrat, SVP VD  
Cavadini Adriano, Nationalrat, FDP TI  
Epiney Simon, Nationalrat, CVP VS  
Giezendanner Ulrich, Nationalrat, APS AG  
Gros Jean-Michel, Nationalrat, LPS GE  
Seiler Hanspeter, Nationalrat, SVP BE  
Spoerry Vreni, Nationalrätin, FDP ZH

Mitglieder: Allenspach Heinz, Nationalrat, FDP ZH  
Aregger Manfred, Nationalrat, FDP LU  
Aubry Geneviève, Nationalrätin, FDP BE  
Baumberger Peter, Nationalrat, CVP ZH  
Bezzola Duri, Nationalrat, FDP GR  
Binder Max, Nationalrat, SVP ZH  
Bircher Peter, Nationalrat, CVP AG  
Bisig Hans, Ständerat, FDP SZ  
Blatter Ulrich, Nationalrat, CVP OW  
Blocher Christoph, Nationalrat, SVP ZH  
Blötzer Peter, Ständerat, CVP VS  
Bonny Jean-Pierre, Nationalrat, FDP BE  
Borer Roland, Nationalrat, APS SO  
Bortoluzzi Toni, Nationalrat, SVP ZH  
Bühler Simeon, Nationalrat, SVP GR  
Bührer Gerold, Nationalrat, FDP SH  
Bürgi Jakob, Nationalrat, CVP SZ  
Büttiker Rolf, Ständerat, FDP SO  
Caccia Fulvio, Nationalrat, CVP TI  
Camponovo Geo, Nationalrat, FDP TI  
Cavadini Jean, Ständerat, LPS NE  
Chevallaz Olivier, Nationalrat, FDP VD  
Cincera Ernst, Nationalrat, FDP ZH  
Comby Bernard, Nationalrat, FDP VS  
Cotti Gianfranco, Nationalrat, CVP TI  
Cottier Anton, Ständerat, CVP FR

Couchepin Pascal, Nationalrat, FDP VS  
Daepf Susanne, Nationalrätin, SVP BE  
Darbellay Vital, Nationalrat, CVP VS  
Deiss Joseph, Nationalrat, CVP FR  
Delalay Edouard, Ständerat, CVP VS  
Dreher Michael E., Nationalrat, APS ZH  
Ducret Dominique, Nationalrat, CVP GE  
Eggy Jacques-Simon, Nationalrat, LPS GE  
Eymann Christoph, Nationalrat, LPS BS  
Fischer Theo, Nationalrat, CVP LU  
Fischer Theo, Nationalrat, SVP AG  
Fischer Ulrich, Nationalrat, FDP AG  
Flückiger Michel, Ständerat, FDP JU  
Frey Claude, Nationalrat, FDP NE  
Frey Walter, Nationalrat, SVP ZH  
Friderici Charles, Nationalrat, LPS VD  
Fritschi Oscar, Nationalrat, FDP ZH  
Früh Hans-Rudolf, Nationalrat, FDP AR  
Gadient Ulrich, Ständerat, SVP GR  
Gobet Alexis, Nationalrat, CVP FR  
Graber Rolf, Nationalrat, LPS NE  
Gysin Hans Rudolf, Nationalrat, FDP BL  
Hari Fritz, Nationalrat, SVP BE  
Heberlein Trix, Nationalrätin, FDP ZH  
Hegetschweiler Rolf, Nationalrat, FDP ZH  
Hess Otto, Nationalrat, SVP TG  
Hess Peter, Nationalrat, CVP ZG  
Hildbrand Franz-Josef, Nationalrat, CVP VS  
Huber Hans Jörg, Ständerat, CVP AG  
Jenni Peter, Nationalrat, APS BE  
Keller Anton, Nationalrat, CVP AG  
Kern Armin, Nationalrat, APS ZH  
Kühler Niklaus, Ständerat, CVP OW  
Kühne Josef, Nationalrat, CVP SG  
Kündig Markus, Ständerat, CVP ZG  
Leuba Jean-François, Nationalrat, LPS VD  
Loeb François, Nationalrat, FDP BE  
Maître Jean-Philippe, Nationalrat, CVP GE  
Mamie Philippe, Nationalrat, FDP VD  
Maurer Ueli, Nationalrat, SVP ZH  
Miesch Christian, Nationalrat, FDP BL  
Moser René, Nationalrat, APS AG  
Mühlemann Ernst, Nationalrat, FDP TG

Müller Reinhard, Nationalrat, SVP AG  
Narbel Jean-Marc, Nationalrat, LPS VD  
Nebiker Hans-Rudolf, Nationalrat, SVP BL  
Neuenschwander Willi, Nationalrat, SVP ZH  
Oehler Edgar, Nationalrat, CVP SG  
Perey André, Nationalrat, FDP VD  
Philipona Jean-Nicolas, Nationalrat, FDP FR  
Poncet Charles, Nationalrat, LPS GE  
Raggenbass Hansueli, Nationalrat, CVP TG  
Reimann Maximilian, Nationalrat, SVP AG  
Reymond Hubert, Ständerat, LPS VD  
Rhyner Kaspar, Ständerat, FDP GL  
Rohrbasser Bernard, Nationalrat, SVP FR  
Rüesch Ernst, Ständerat, FDP SG  
Rychen Albrecht, Nationalrat, SVP BE  
Sandoz Suzette, Nationalrätin, LPS VD  
Savary Pierre, Nationalrat, FDP VD  
Schallberger Peter-Josef, Ständerat, CVP NW  
Scherrer Jürg, Nationalrat, APS BE  
Scheurer Rémy, Nationalrat, LPS NE  
Schmid Carlo, Ständerat, CVP AI  
Schmidhalter Paul, Nationalrat, CVP VS  
Schmied Walter, Nationalrat, SVP BE  
Schwab Heinz, Nationalrat, SVP BE  
Segmüller Eva, Nationalrätin, CVP SG  
Steinemann Walter, Nationalrat, APS SG  
Steiner Rudolf, Nationalrat, FDP SO  
Stucky Georg, Nationalrat, FDP ZG  
Suter Marc, Nationalrat, FDP BE  
Theubet Gabriel, Nationalrat, CVP JU  
Tschopp Peter, Nationalrat, FDP GE  
Tschuppert Karl, Nationalrat, FDP LU  
Uhlmann Hans, Ständerat, SVP TG  
Vetterli Werner, Nationalrat, SVP ZH  
Wanner Christian, Nationalrat, FDP SO  
Wyss Paul, Nationalrat, FDP BS  
Wyss William, Nationalrat, SVP BE  
Zimmerli Ulrich, Ständerat, SVP BE  
Zölch Elisabeth, Nationalrätin, SVP BE  
Zwahlen Jean-Claude, Nationalrat, CVP BE

## 2. Wortlaut der Initiative

Die am 11. Mai 1990 mit 107 570 gültigen Unterschriften eingereichte «Volksinitiative zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» hat folgenden Wortlaut:

Die Bundesverfassung wird wie folgt ergänzt:

### *Artikel 36<sup>quater</sup> (neu):*

- <sup>1</sup> Der Bund schützt das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs. Er begrenzt die Belastungen durch den Transitverkehr auf ein Mass, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume nicht schädlich ist.
- <sup>2</sup> Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene. Der Bundesrat regelt die notwendigen Massnahmen auf dem Verordnungsweg. Ausnahmen sind nur zulässig, wenn sie unumgänglich sind. Diese müssen durch ein Gesetz näher bestimmt werden.
- <sup>3</sup> Die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet darf nicht erhöht werden. Ausgenommen sind Umfahrungsstrassen zur Entlastung von Ortschaften vom Durchgangsverkehr.

### *Übergangsbestimmungen Artikel 20 (neu)*

Die Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene muss zehn Jahre nach Annahme von Artikel 36<sup>quater</sup> Absatz 2 abgeschlossen sein.

Mehrere Passagen des Initiativtextes sind unklar und entsprechend interpretationsbedürftig. Insbesondere folgende Begriffe und Passagen könnten Anlass zu Auslegungsproblemen geben:

#### – *Alpengebiet:*

Es ist offen, was unter diesem Begriff genau zu verstehen ist, denn das Alpengebiet erstreckt sich über die Länder Frankreich, Italien, Schweiz, Österreich und Slowenien. Soll sich der Bund nach dem Willen der Initianten tatsächlich auch in die Verkehrspolitik dieser Nachbarstaaten einmischen? – Falls sich der Initiativtext nur auf den schweizerischen

Teil des Alpengebiets bezieht, dann steht nicht klar fest, ob damit nur das zentrale Alpenmassiv gemeint ist oder ob da auch die voralpinen Hügellzonen eingeschlossen sind: eine genaue räumliche Begrenzung ist vor allem wegen Absatz 3, mit welchem die Erhöhung der Transitstrassenkapazität verhindert werden soll, von grosser Bedeutung.

- *Negative Auswirkungen des Transitverkehrs:*  
Aufgrund dieser Formulierung müsste der Bund auch beim Schienentransitverkehr eingreifen.
- *Mass der Belastung, das für Menschen, Tiere und Pflanzen nicht schädlich ist:*  
Es wird ein Ding der Unmöglichkeit sein, einen Schwellenwert festzulegen, ab welchem der Transitverkehr ein Mass erreicht, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume schädlich ist. Es ist auch widersinnig, dass der Bund lediglich die Belastungen des Transitverkehrs auf ein unschädliches Mass zu reduzieren hat, währenddem alle anderen Emissionsquellen unerwähnt bleiben und demzufolge auch bei offensichtlicher Schädlichkeit keinen Anlass zu irgendwelchen Einschränkungen bieten.
- *Alpenquerender Gütertransitverkehr:*  
Güter lassen sich zu Land (Strasse, Schiene, Rohrleitungen), Luft und Wasser befördern. Nach Ansicht der Initianten wäre nach Ablauf der zehnjährigen Übergangsfrist für den Gütertransitverkehr nur noch der Schienentransport zulässig. Offen ist ausserdem die Frage, ob von entsprechenden Massnahmen auch die leeren Strassengüterfahrzeuge ausgeklammert werden müssten, die einen Anteil am Strassengüterverkehr von Grenze zu Grenze in der Höhe von rund 20 Prozent haben.
- *Umfahrungsstrassen zur Entlastung von Ortschaften vom Durchgangsverkehr:*  
Auch dieser Passus ist interpretationsbedürftig. Sind beispielsweise die N4 am Axen oder eine zweispurige Südumfahrung von Visp Umfahrungsstrassen im Sinne der Initiative, die auch künftig gebaut werden dürfen, oder handelt es sich hier um Verbindungen, die nicht mehr zulässig wären, weil sie die Transitstrassenkapazität erhöhen?

## **3. Erfolgreiche Vorstösse mit gleicher Stossrichtung**

### **3.1 Verfassungsartikel für eine Koordinierte Verkehrspolitik KVP**

Am 12. Juni 1988 haben Volk und Stände die Verfassungsartikel für eine Koordinierte Verkehrspolitik KVP deutlich abgelehnt, welche unter anderem dem Bund die Kompetenz für Massnahmen einräumen wollten, um die Strassen vom Güterfernverkehr zu entlasten.

### **3.2 Standesinitiative des Kantons Uri**

Am 3. März 1991 haben die Urner Stimmberechtigten in einer Volksabstimmung eine gleichlautende Standesinitiative «Schutz vor dem Transitverkehr» mit 6695 Ja- zu 1555 Neinstimmen angenommen. Dieses Begehren, das von den eidgenössischen Räten abgelehnt worden ist und somit dem Volk nicht zur Abstimmung vorgelegt wird, hatte weitgehend den gleichen Wortlaut wie die Alpeninitiative. Es verlangte allerdings nebst der zwingenden Verlagerung des Transitverkehrs von der Strasse auf die Schiene innert 15 Jahren, dass der Bund Sofortmassnahmen trifft, um den Lebensraum im Kanton Uri vom Gütertransitverkehr auf der Strasse möglichst zu entlasten.

## 4. Argumente zur Ablehnung der Alpeninitiative

### 4.1 Die Alpeninitiative ist nach Abschluss des Transitabkommens und dem Volks-Ja zur NEAT überholt

Die Alpeninitiative wurde zu einer Zeit entworfen, als die EG von der Schweiz mit Nachdruck die freie Zulassung von 40-Tonnen-Fahrzeugen im Strassentransit im ganzen Land, zumindest aber auf einem Transitkorridor forderte. Dieses Umfeld hat sich inzwischen grundlegend geändert. Seit der Lancierung der Alpeninitiative ist die Welt nicht stillgestanden; im Gegenteil konnte auf Bundesebene gerade im Bereich des Verkehrswesens innert der letzten vier Jahre vieles definitiv beschlossen und verankert werden.

Dazu gehört an erster Stelle das *Transitabkommen* zwischen der Schweiz und der Europäischen Gemeinschaft über den Strassen- und Eisenbahnverkehr (vergleiche Anhang Ziffer 7.2), in dem die EG die 28-Tonnen-Limite für den Schwerverkehr anerkennt. Diese Gewichtslimite stellt eine wirksame Schranke gegen eine Erhöhung des Gütertransitverkehrs auf der Strasse dar. Gleichzeitig setzt dieses Abkommen für den Güterverkehr durch die Schweiz die Priorität auf die Schiene.

Das Transitabkommen wird durch die jüngsten Forderungen der EG um eine Verbesserung des Zugangs zum schweizerischen Mittelland mit 40-Tonnen-Fahrzeugen nicht tangiert. Denn dieses Begehren betrifft nicht Fahrten im Transit durch die Schweiz, sondern den grenzüberschreitenden Güterverkehr vom Ausland in die Schweiz und umgekehrt. Dieser Verkehr ist für die Güterversorgung und für die Wirtschaft unseres Landes lebenswichtig und unentbehrlich. Eine Lockerung der Gewichtslimite für Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr liefe den Zielen der Alpeninitiative nicht zuwider. Sie brächte eine Verminderung der Anzahl Lastwagenfahrten auf den Strassenverbindungen von den Schweizer Grenzen zu den wirtschaftlichen Zentren unseres Landes und führte somit zu einer Entlastung des Strassennetzes vom Schwerverkehr.

Mit dem Ja zum Bau der neuen *Eisenbahn-Alpentransversale NEAT* hat sich das Schweizervolk nicht nur für den milliardenschweren Bau von zwei neuen Basistunnels am Gotthard und am Lötschberg ausgesprochen, sondern auch der Möglichkeit für flankierende Massnahmen zur Ausnützung der Schienenkapazitäten im alpenquerenden Güterverkehr zugestimmt (vergleiche Anhang Ziffer 7.1).

Der Bundesrat hat schliesslich den sofortigen *Ausbau des Huckepack-Verkehrs* an Gotthard und Lötschberg als Übergangslösung bis zur

Fertigstellung der Alpentransversale beschlossen und dazu Investitionen in der Höhe von 1,5 Milliarden Franken bewilligt. Dies bedeutet, dass bereits ab 1994 eine Verdreifachung der Kapazitäten im kombinierten Verkehr ermöglicht und die Attraktivität des kombinierten Verkehrs dadurch verbessert wird.

Bei all diesen Massnahmen – die Aufzählung kann ergänzt werden mit der Verschärfung der Abgasvorschriften für Dieselfahrzeuge, dem Abkommen zwischen Deutschland, der Schweiz und Italien über den kombinierten Verkehr, dem europäischen Abkommen über wichtige Linien des internationalen Verkehrs und damit zusammenhängenden Einrichtungen (sogenanntes AGTC-Abkommen), der Konvention zum Schutz der Alpen usw. – stehen der aktive und der passive Schutz der Umwelt wie auch die rationelle Abwicklung des Verkehrs unter Schonung der Umwelt im Vordergrund. Bezüglich des Schutzes der Alpen und der Umlagerung des Strassengüterverkehrs auf die Schiene enthalten sie im Gegensatz zur Alpeninitiative realisierbare Zielsetzungen.

Das Volksbegehren ist somit hinfällig geworden. Dies um so mehr, als die Annahme der Alpeninitiative gar einen Rückschritt brächte, indem die internationalen Verkehrsabkommen, die im Einklang mit den übrigen Staaten Europas zum Schutz der Umwelt die Verlagerung des Strassengüterverkehrs auf die Schiene bezwecken, von der Schweiz gebrochen würden. Damit wären einige der länderübergreifenden Massnahmen zum Schutz des Alpengebietes vor den schädlichen Auswirkungen des Transitverkehrs wieder in Frage gestellt.

## **4.2 Die Alpeninitiative ist extrem und verletzt die Freiheit der Verkehrsmittelwahl**

Die Alpeninitiative schießt mit ihren Forderungen weit über das Ziel hinaus. Sie will den alpenquerenden Strassengüterverkehr «von Grenze zu Grenze» verbieten. Unter staatlichem Zwang soll der Gütertransitverkehr durch die Schweiz nach einer zehnjährigen Übergangsfrist nur noch auf der Schiene erlaubt sein. Damit tangiert die Initiative den wichtigen schweizerischen Grundsatz der Freiheit der Verkehrsmittelwahl und indirekt ebenfalls die Handels- und Gewerbefreiheit.

Das schweizerische Recht schreibt bisher den Verkehrsteilnehmern grundsätzlich nicht vor, welches Verkehrsmittel für den Transport von Personen beziehungsweise Gütern benützt werden muss. Erst vor kurzem hat der Schweizer Souverän es abgelehnt (KVP-Verkehrsartikel), dass der Strassengüterverkehr in Abweichung von der Handels- und Gewerbefreiheit durch den Bund auf die Schiene gezwungen werden darf. Der Verzicht auf entsprechende Zwangsmassnahmen steht im Einklang mit der schweizerischen Haltung einer freiheitlichen Marktord-

nung. Mit der Alpeninitiative wird nun ein weiterer Versuch gemacht, den Grundsatz der Freiheit der Verkehrsmittelwahl zu beschneiden. Dies zeugt von Uneinsichtigkeit der Initianten und von Zwängerei.

Anstatt zusätzlicher Zwangsmassnahmen braucht es ein attraktives, alternatives Angebot, wie es mit dem Ausbau des kombinierten Verkehrs und dem Neubau der NEAT in die Wege geleitet worden ist. Die schweizerische Verkehrspolitik, die auf einem breiten Konsens unter den Beteiligten aufbaut, will den Verkehr mit marktkonformen Mitteln steuern. Es sollen möglichst viele Gütertransporte im Transitverkehr auf die Schiene verlagert werden, aber nicht mit Hilfe zusätzlicher Zwangsmassnahmen, sondern indem die Schienenwege attraktiv ausgebaut werden.

Dass diese Verkehrslenkung ohne staatlichen Zwang, sondern mit entsprechenden Rahmenbedingungen im Transitgüterverkehr funktioniert, zeigt der Vergleich der erbrachten Verkehrsleistungen der verschiedenen Transportmittel. Bereits heute ist der Anteil der Schiene am Transitgüterverkehr durch die Schweiz sechsmal höher als derjenige der Strasse. 1992 wurden im Transit durch die Schweiz insgesamt 29,2 Millionen Tonnen Güter befördert. Davon hatte die Strasse einen Anteil von 8,4 Prozent, die Schiene von 50,0 Prozent und die Rohrleitungen einen solchen von 41,6 Prozent (vergleiche Zusammenstellung der Verkehrsanteile im Transitverkehr im Anhang Ziffer 7.3 hienach).

Die Regulierung für den Strassenverkehr ist in der Schweiz im Vergleich zum übrigen Europa bereits heute einmalig restriktiv: Mit der 28-Tonnen-Limite, dem Nacht- und Sonntagsfahrverbot, den strengen Abgasvorschriften, der Schwerverkehrsabgabe usw. wird aus verschiedenen Motiven auf den Strassengüterverkehr eingewirkt.

Man kann aber mit Gesetzen und Verboten nicht alles erreichen. Das einseitige Verbot für den Strassentransitverkehr von Grenze zu Grenze, wie es die Initiative installieren will, würde sich ausschliesslich gegen das Ausland richten. Dies ist unrühmlich für die vielgepriesene «freie Schweiz», zumal im Ausland die Zwangsmassnahmen gegen den ausländischen Güterverkehr als egoistisch und diskriminierend angesehen werden dürften (zum Stichwort der allfälligen Retorsionsmassnahmen vergleiche Ziffer 4.8 hienach).

#### **4.3 Die Alpeninitiative ist unrealistisch, weil innert zehn Jahren die Schienenkapazitäten nicht bereitgestellt werden können**

Die praktische Durchführung der Initiative wäre schlechthin unmöglich. Denn sie verlangt die zwingende Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene innert zehn Jahren nach Annahme des neuen Verfassungsartikels, also spätestens bis zum Jahr 2004. Diese Zeitspanne ist völlig unrealistisch und genügt für die erforderlichen Massnahmen,

namentlich den dazu notwendigen Ausbau des Schienennetzes, bei weitem nicht.

Bei der Realisierung der «Bahn 2000» zeichnen sich unerwartete Verzögerungen ab. Der Gotthardbasistunnel wird mit Bestimmtheit innert der nächsten zehn Jahre nicht in Betrieb genommen werden können. Die Verwirklichung solcher Bauwerke für den Schienenverkehr ist aber unabdingbare Voraussetzung, um die notwendigen Schienen- und Verladekapazitäten überhaupt bereitstellen zu können. Eine entsprechende Beschleunigung dieser Bauvorhaben würde nebst den Finanzierungsschwierigkeiten erhebliche Kapazitätsprobleme bei der Bauwirtschaft und bei den Behörden (Planung, Projektierung, Landausscheidung, Erledigung der Einsprachen usw.) verursachen.

Weil auch die vorhandenen Terminals im Ausland für die verlangte Zwangsverlagerung nicht ausreichen und durch die Nachbarstaaten auch nicht ohne weiteres erstellt werden, müssten weitere Verladeanlagen im schweizerischen grenznahen Raum geschaffen und finanziert werden. Die Kosten dieser zusätzlichen Terminals wären beträchtlich. Solche zusätzlichen Verladeanlagen im grenznahen Raum wären aber allein schon deshalb unsinnig, weil sich der kombinierte Verkehr nicht lediglich von Grenze zu Grenze, sondern weiträumiger abwickeln soll.

Aufgrund der durch die Initiative vorgeschriebenen Frist von zehn Jahren würde schliesslich ein Konflikt mit dem unkündbaren, auf zwölf Jahre befristeten Transitabkommen entstehen. Dieses Abkommen, das den Zielen der Alpeninitiative bereits weitgehend entgegenkommt, wäre bei Annahme der Initiative nicht mehr erfüllbar.

#### **4.4 Die Alpeninitiative führt zu einem unverhältnismässigen Kontrollapparat an den Grenzen**

Zur lückenlosen Durchsetzung des Durchfahrverbotes für den Gütertransportverkehr, wie es die Initiative verlangt, müsste ein unverhältnismässiger Kontrollapparat aufgezogen werden. Denn der Transitverkehr auf der Strasse ist äusserlich vom Import- und Exportverkehr nicht ohne weiteres unterscheidbar. Betroffen von diesen Massnahmen wären jährlich 450 000 schwere Motorfahrzeuge (Stand 1992) sowie eine bisher unbekannt Zahl von Lieferwagen.

Der notwendige Aufwand zur Durchführung der lückenlosen Kontrollen und zur Verhinderung von Umgehungsmassnahmen durch die Transporteure (zum Beispiel Ab- oder Zuladen von kleinen Transportmengen innerhalb der Schweiz) stände in keinem vernünftigen Verhältnis zum Erfolg. Erforderlich wäre ein grosser personeller Aufwand an der Grenze (Zollbeamte) oder bei den Polizeikorps der Kantone (stichprobeweise Kontrolle auf den Strassen). Über die Beschaffung der notwendigen

finanziellen Mittel für diesen Kontrollapparat von Bund und Kantonen schweigt sich die Initiative aber aus.

#### **4.5 Die Initiative verunmöglicht dringende Verbesserungen der Strassen in den Bergkantonen**

Die Alpeninitiative enthält ein Verbot zur Erhöhung der Transitstrassenkapazitäten im Alpengebiet. Von diesem Verbot betroffen wäre nicht nur der Gotthard, sondern alle Alpenübergänge in der Schweiz.

Konkret richtet sich die Initiative:

- gegen eine vierspurige Autobahn im Oberwallis (Raum Siders bis Brig),
- gegen den Ausbau der San-Bernardino-Route auf vier Spuren,
- gegen die Einrichtung eines 40-Tonnen-Korridors durch die Romandie,
- gegen den Bau der zweiten Tunnelröhre am Gotthard.

Das Ausbauverbot für Transitstrassen würde für alle Alpengebiete gleichermaßen gelten. Betroffen wären auch solche Verkehrsverbindungen im Alpengebiet, die in erster Linie dem regionalen und lokalen Verkehr dienen. Auch notwendige Verbesserungen und dringliche Änderungen an diesen Strassen im Interesse der Anwohner und der Verkehrssicherheit würden praktisch verunmöglicht.

Die Initiative benachteiligt somit die Bergkantone. Sie trifft den touristischen und den gewerblichen Verkehr und greift massiv in die kantonale Strassenhoheit ein. Insbesondere die längstens überfällige Autobahnverbindung ins Oberwallis könnte nicht mehr verwirklicht werden, der Ausbau der Autobahn von Brig in die Romandie auf vier Spuren müsste gestoppt werden. Nachdem das Wallis bereits am Rawil auf den Anschluss an das Nationalstrassennetz hat verzichten müssen, soll dieser Kanton gleich ein zweites Mal benachteiligt werden.

#### **4.6 Die Alpeninitiative schadet dem Tourismus in den Alpenregionen**

Das vorgeschlagene Ausbauverbot der Transitachsen träfe zu einem grossen Teil auch den Zubringerverkehr in wichtige touristische Regionen. Denn jeder Ausbau eines Teilstückes an einer Transitstrasse, der beispielsweise aus Gründen der Verkehrssicherheit, der Zufahrt im Sommer und im Winter oder der verbesserten Erschliessung von zahlreichen abgelegenen Tälern und Dörfern dringend erfolgen soll, würde die Transitkapazität erhöhen und wäre somit verboten.

Die Alpeninitiative will aus dem Alpenraum ein «Ballenberg Europas» machen, wo die Verkehrsprobleme mit einem Strassenbauverbot gelöst

werden sollen. Dies trifft vor allem diejenigen Bergkantone und Täler schwer, die durch die Neue Eisenbahn-Alpentransversale nicht direkt erschlossen werden oder bei denen die Erschliessung durch das Konzept «Bahn und Bus 2000» nicht direkt verbessert wird.

Die Verhinderungs- und Verbotsmentalität der Alpeninitiative, aber auch die Einschränkung der freien Verkehrsmittelwahl, sind mit der traditionellen freizügigen Tourismusphilosophie der Schweiz unvereinbar. Zur Lösung touristisch relevanter Verkehrsprobleme müssen deshalb andere lenkende und beruhigende Massnahmen getroffen werden. Zwangsmassnahmen sind allenfalls auf technisch unumgängliche Umlagerungen zu beschränken (Zufahrtssperren für den Tagesausflugsverkehr usw.).

#### **4.7 Die Alpeninitiative führt zu einer weiteren Isolierung der Schweiz gegenüber den europäischen Staaten**

Die Initiative tangiert wesentliche internationale Abkommen, in denen die Schweiz insbesondere die folgenden Verpflichtungen übernommen hat:

- die Zulassung der ausländischen Fahrzeuge zum Verkehr
- die Garantie der Nichtdiskriminierung von Ausländern
- den Verzicht auf einseitig hindernde Massnahmen insbesondere im Warenverkehr (zum Beispiel durch Wettbewerbsverzerrungen oder Handelshemmnisse wie Durchfahrverbote oder -beschränkungen)
- die Gewährleistung der Durchfahrberechtigung ausländischer Lastwagen und des unbeschränkten Gütertransitverkehrs auf der Strasse mit Lastwagen bis zu 28 Tonnen
- die Einführung eines Überlaufmodells zum kombinierten Verkehr für übergewichtige Lastwagen
- die Fertigstellung und Verbesserung des Nationalstrassennetzes
- die Vereinfachung der Grenzformalitäten und -kontrollen usw.

Die Annahme der Initiative würde der internationalen Zusammenarbeit unseres Landes zusätzliche, wesentliche Schwierigkeiten in den Weg legen. Denn bei einer allfälligen Annahme der Initiative müssten diese Staatsverträge – soweit dies innerhalb der zehnjährigen Frist überhaupt möglich ist – gekündigt und in einem politisch ungünstigen Umfeld neu ausgehandelt werden.

Der EG-Binnenmarkt, der auf den Prinzipien des freien Personen-, Waren-, Kapital- und Dienstleistungsverkehrs zur Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen und Diskriminierung beruht, soll in nächster Zeit verwirklicht werden. Zur Förderung des Wettbewerbs und des freien Handels über die Landesgrenzen hinweg werden in den übrigen Ländern Europas Handelshemmnisse jeglicher Art aufgehoben. Insbesondere bilden die Dienstleistungsfreiheit und die Freiheit der Wahl des Verkehrs-

mittels unter Einschluss des Strassentransportgewerbes Grundpfeiler der EG-Verkehrspolitik. Tatsache wird sein, dass durch die weitere Liberalisierung der Märkte eine zunehmende internationale Mobilität entsteht, von der auch die Schweiz aufgrund ihrer zentralen Lage in Europa betroffen sein wird.

Weil wir früher oder später Verhandlungen zum lebensnotwendigen Anschluss unseres Landes an den europäischen Binnenmarkt aufnehmen werden müssen, liegt die Alpeninitiative nach der Ablehnung des EWR durch das Schweizervolk quer in der Landschaft. Schliesslich liegt es nach dem Volks-Nein zum EWR-Vertrag im besonderen Interesse der Schweiz, die Beziehungen mit den EWR-Staaten nicht unnötig zu belasten. Nach der Volksabstimmung vom 6. Dezember 1992 befinden wir uns nicht in der besten Position, um die Zwangsmassnahmen der Initiative durchzusetzen, selbst wenn diese erst in zehn Jahren erfolgen sollen. Eine vernünftige Haltung im Bereich des Transits ist ein Gebot der Stunde.

Die Restriktionen, wie sie die Alpeninitiative enthält, bringen unser Land aussenpolitisch vollends ins Abseits, einerseits gegenüber unserem EFTA-Partner Österreich – wir können nicht bei uns «dichtmachen» und den Verkehr unserem Nachbarn überlassen –, andererseits auch gegenüber unseren Nachbarländern im Norden und im Süden. Während die übrigen Staaten Europas untereinander die Grenzen öffnen, dürfen wir nicht neue Barrikaden errichten.

Die Schweiz kann es sich nicht erlauben, dem internationalen Güterverkehr, insbesondere dem Güterverkehr zwischen ihren Nachbarstaaten, nur noch ein Transportmittel bereitzustellen. Mit der Einführung der intensiven Grenzkontrollen für den Güterverkehr zur Aussonderung der Transitfracht würde die Schweiz in einem heiklen Bereich die anderen europäischen Staaten geradezu provozieren. Dies können wir uns in der heutigen Zeit schlicht und einfach nicht mehr leisten.

#### **4.8 Die Alpeninitiative provoziert Retorsionsmassnahmen des Auslands**

Weil die Alpeninitiative sich ausschliesslich gegen den alpenquerenden Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze, das heisst gegen vitale Interessen der europäischen Staaten, richtet und den schweizerischen Binnen-, Import- und Exportverkehr ausklammert, würde sie im Ausland zweifellos als schwere Diskriminierung der ausländischen Lastwagen aufgefasst. Diese Diskriminierung würde von der Europäischen Gemeinschaft nicht akzeptiert.

Die Zwangsumlagerung würde mit grösster Wahrscheinlichkeit zu ausländischen Retorsionsmassnahmen im Verkehrsbereich führen. Konkret

könnte beispielsweise Deutschland den schweizerischen Transportunternehmern verbieten, im Transit nach Holland oder Dänemark zu fahren. Es ist sogar zu befürchten, dass diese Behinderungen des Handelsverkehrs zu Gegenmassnahmen des Auslandes führen könnten, die über den Verkehrsbereich hinausgehen.

Die Initiative beinhaltet damit erhebliche politische und wirtschaftliche Risiken. Sie dürfte sich dann auch äusserst schmerzhaft auf verschiedene andere, handelspolitisch lebenswichtige Bereiche der Schweizer Wirtschaft auswirken. Betroffen davon wären auch die Interessen des Berggebietes zur Erhaltung der existenzsichernden Wirtschaftsgrundlagen und der knapp gewordenen Arbeitsplätze.

## 5. Entgegnungen zu den Hauptargumenten der Initianten

### **Behauptung 1: Das Ökosystem Alpen sei besonders empfindlich und müsse daher geschützt werden**

Es trifft zu, dass die Alpen einen Lebensraum von unvergleichlicher Schönheit darstellen, den es entsprechend zu schützen gilt. Dazu braucht es allerdings keine dermassen extreme und einseitige Verbotsinitiative. Die Schweiz kennt bereits heute eine sehr strenge Umwelt-, Natur- und Heimatschutzgesetzgebung. Projekte für die Neuerstellung oder Änderung grösserer Verkehrswege bedürfen einer Umweltverträglichkeitsprüfung, und sowohl für leichte Motorfahrzeuge als auch für den Schwerverkehr kennt die Schweiz Abgasvorschriften und Lärmbelastungsgrenzwerte, die weltweit zu den strengsten gehören.

Die Alpeninitiative hält im übrigen nicht, was sie verspricht, denn sie erfasst nur den alpenquerenden Transitgüterverkehr von Grenze zu Grenze. Der gesamte Binnenverkehr sowie der Strassengüterverkehr vom Ausland in die Schweiz oder von hier ins Ausland würden nicht dem Verbot unterstehen. Es wäre somit eine Illusion zu glauben, mit der Annahme der Alpeninitiative liesse sich der Schwerverkehr aus den Alpen verbannen.

### **Behauptung 2: Ohne Annahme der Alpeninitiative würde die NEAT zu einem finanziellen Fiasko**

Diese Behauptung ist willkürlich und völlig aus der Luft gegriffen. Im Hinblick auf die Volksabstimmung vom 27. September 1992 über die NEAT liess das EVED Rentabilitätsberechnungen erstellen, die auf der Annahme basierten, dass dem Transitgüterverkehr auf der Strasse keine zusätzlichen Einschränkungen auferlegt würden. Dabei kam man zum Schluss, dass bei heutigem Kenntnisstand die NEAT in rund 60 Jahren die Rentabilitätsschwelle erreichen werde. Aber selbst wenn die NEAT wider Erwarten einmal nicht die gewünschte Rentabilität erreichen sollte, wäre es ein volkswirtschaftlicher Unsinn, ihr durch Zwangsverlagerung zur gewünschten Nachfrage zu verhelfen. Der gesamtwirtschaftliche Schaden würde durch eine solche Massnahme nur noch vergrössert.

Die Behauptung der Initianten entbehrt damit jeder Grundlage und legt Zeugnis dafür ab, dass sie, die ja mehrheitlich auch die NEAT bekämpft haben (welcher Widerspruch!), offensichtlich nicht bereit sind, die deut-

liche Zustimmung des Schweizervolkes zu diesem Jahrhundertprojekt zu akzeptieren.

**Behauptung 3: Mit der Alpeninitiative erweise unser Land Europa einen Dienst, indem es ihm ein bahnbrechendes Verkehrskonzept vorlege**

Es braucht schon eine gehörige Portion Blauäugigkeit – um nicht zu sagen Naivität – um anzunehmen, dass sich die europäischen Staaten bereit erklären könnten, auf solch extreme Verkehrskonzepte einzugehen. Die Erfahrungen der Schweiz mit der 28-Tonnen-Limite und dem Nacht- und Sonntagsfahrverbot hätten eigentlich auch den Initianten klarmachen sollen, dass die EG in keiner Weise bereit ist, von ihrer momentanen Verkehrspolitik abzuweichen.

Es grenzt daher an Zynismus, die Alpeninitiative als europafreundlich darstellen zu wollen. Das pure Gegenteil ist der Fall. Die Behinderung des Nord–Süd-Verkehrs durch die Schweiz läuft vitalen Interessen der europäischen Staaten zuwider. Eine solche Diskriminierung würde nicht akzeptiert, hätte unweigerlich Retorsionsmassnahmen zur Folge und würde die Zusammenarbeit unseres Landes mit den umliegenden Staaten einer zusätzlichen ZerreiSSprobe unterstellen.

**Behauptung 4: Mit der Annahme der Alpeninitiative könnte der Verkehr im Mittelland verflüssigt werden**

Es ist schon erstaunlich, wie sich die Initianten für die Interessen der Autofahrer einsetzen! Tatsache ist, dass der alpenquerende Strassengütertransitverkehr nur einen kleinen Anteil am gesamten Schwerverkehr ausmacht. Die Annahme der Alpeninitiative könnte damit nur auf wenigen Abschnitten unseres Nationalstrassennetzes eine Entlastung bewirken, und auch dort nur in sehr bescheidenem Ausmass. Einmal mehr zeigt sich damit, dass die Alpeninitiative nicht hält, was sie verspricht.

**Behauptung 5: Die Alpeninitiative sei keine Verbotsinitiative, denn ihre Ziele liessen sich mit verschiedenen Mitteln erreichen**

Mit dieser Behauptung betreiben die Initianten Augenwischerei. Es wäre zwar tatsächlich möglich, auf generelle Verbote zu verzichten und die Ziele der Initiative durch prohibitiv hoch angesetzte Lenkungsabgaben zu verfolgen. An einem faktischen Verbot würde sich damit aber rein gar nichts ändern.

## 6. Zusammenfassung

Zweifelsfrei stellen die Alpen einen Lebensraum von unvergleichlicher Schönheit dar, den es entsprechend zu schützen gilt. Die Schweiz hat daher in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten strenge Umwelt-, Natur- und Heimatschutzaufgaben erlassen. Projekte für die Neuerstellung oder Änderung grösserer Verkehrswerke wie Eisenbahnlinien oder Nationalstrassen bedürfen einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Sowohl für leichte Motorfahrzeuge als auch für den Schwerverkehr kennt die Schweiz Abgasvorschriften und Lärmbelastungsgrenzwerte, die weltweit zu den strengsten zählen. Mit dem Bau der Bahn 2000 und der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale werden äusserst leistungsfähige Schienentransportwege geschaffen, die es ermöglichen werden, einen noch grösseren Anteil des alpenquerenden Gütertransitverkehrs per Schiene abzuwickeln.

Neben all diesen Schutzanstrengungen darf aber nicht übersehen werden, dass der Alpenraum einem ansehnlichen Teil der Schweizer Bevölkerung als Lebensraum dient, innerhalb dessen sie ihrem Arbeitserwerb nachzugehen hat und ihre Freizeit verbringt. Die Bevölkerung des Alpengebiets hat aber auch Anrecht auf angemessene Infrastrukturanlagen und leistungsfähige Verkehrswege. Auf diese ist auch unser Tourismus angewiesen, der den drittichtigsten Exportbereich in der Schweiz darstellt und direkt sowie indirekt in den nachgelagerten Branchen rund 300 000 Arbeitsplätze zur Verfügung stellt. Auch die internationale Komponente des Alpentransitverkehrs gilt es zu berücksichtigen. Als kleines, rohstoffarmes Land, dessen Wirtschaft auf vielfältigste Weise mit derjenigen der Nachbarländer verflochten ist, kann es sich die Schweiz ganz einfach nicht leisten, den internationalen Güterfluss unverhältnismässig einzuschränken beziehungsweise auf der Strasse zu verunmöglichen.

Mit ihren masslosen Forderungen zielt die Alpeninitiative, die für unser Land einschneidende und schmerzhaftige Auswirkungen hätte, weit übers Ziel hinaus. Insbesondere aus folgenden Überlegungen gilt es dieses extreme Volksbegehren klar abzulehnen:

- *Die Alpeninitiative ist nach Abschluss des Transitabkommens und dem Volks-Ja zur NEAT überholt:*

Seit der Lancierung des Volksbegehrens ist es der Schweiz gelungen, die 28-Tonnen-Limite im Transitabkommen mit der EG zu verankern.

Die Gefahr einer überbordenden Verkehrslawine ist damit gebannt. Mit dem Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale NEAT wird es der Schweiz gelingen, ein äusserst attraktives Angebot für den Schienengüterverkehr zu offerieren, das zusätzliche Umlagerungen von der Strasse auf die Schiene bewirken wird.

– *Die Alpeninitiative ist extrem und verletzt die Freiheit der Verkehrsmittelwahl:*

Das schweizerische Recht schreibt bisher den Verkehrsteilnehmern grundsätzlich nicht vor, welches Verkehrsmittel für den Transport von Personen beziehungsweise Gütern zu benutzen ist. Dieser wichtige Grundsatz der freien Verkehrsmittelwahl würde durch die Alpeninitiative verletzt.

– *Die Alpeninitiative ist unrealistisch, weil innert zehn Jahren die Schienenkapazitäten nicht bereitgestellt werden können:*

Die Realisierung des Projekts Bahn 2000 und der NEAT – die unabdingbare Voraussetzungen für die Umlagerung des Gütertransitverkehrs von der Strasse auf die Schiene darstellen – können nicht innert der zehnjährigen Übergangsfrist realisiert werden.

– *Die Alpeninitiative führt zu einem unverhältnismässigen Kontrollapparat:*

Der notwendige Aufwand zur lückenlosen Kontrolle und zur Verhinderung von Umgehungsmassnahmen durch die Transporteure (zum Beispiel Ab- und Umladen in der Schweiz) stände in keinem vernünftigen Verhältnis zum erzielbaren Erfolg.

– *Die Alpeninitiative verunmöglicht dringende Verbesserungen der Strassen in den Bergkantonen:*

Notwendige Verbesserungen und dringliche Änderungen an wichtigen Verbindungsstrassen im Alpengebiet, die im wesentlichen auch den Interessen der ansässigen Bergbevölkerung und der Verkehrssicherheit dienen, würden praktisch verunmöglicht.

– *Die Alpeninitiative schadet dem Tourismus in den Alpenregionen:*

Vom Ausbauverbot der Transitachsen wäre auch der Zubringerdienst in wichtige touristische Regionen betroffen. Im stetig härter werdenden Wettbewerb unter den verschiedenen Tourismusgegenden stellt die rasche und problemlose Erreichbarkeit einen nicht zu unterschätzenden Wettbewerbsvorteil dar.

- *Die Alpeninitiative führt zu einer weiteren Isolierung der Schweiz gegenüber den europäischen Staaten:*  
Sie verstösst gegen wichtige bilaterale und multilaterale Verkehrs- und Handelsabkommen und würde die Zusammenarbeit der Schweiz mit den EG- und EWR-Staaten einer harten ZerreiSSprobe unterstellen.
- *Die Alpeninitiative provoziert Retorsionsmassnahmen des Auslandes:*  
Die Diskriminierung des Nord-Süd-Verkehrs durch die Schweiz würde vitalen Interessen der europäischen Staaten zuwiderlaufen. Eine solche Diskriminierung würde durch die EG nicht akzeptiert. Retorsionsmassnahmen wären unabwendbar.

Die Alpeninitiative ist in höchstem Masse wirtschaftsfeindlich, würde massiv Arbeitsplätze kosten und die Schweiz in eine verkehrspolitische Sackgasse führen. Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger sind daher aufgerufen, dieses extreme und verantwortungslose Volksbegehren in der Abstimmung vom 20. Februar 1994 deutlich abzulehnen.

## 7. Anhang

### **7.1 Bundesbeschluss vom 4. Oktober 1991 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss)**

#### *Art. 1 Ziele:*

Der Bund verwirklicht ein umfassendes Konzept zur Wahrung der verkehrspolitischen Stellung der Schweizerischen Eidgenossenschaft in Europa und zum Schutz der Alpen vor weiteren ökologischen Belastungen. Dieses soll einen leistungsfähigen Schienenkorridor sicherstellen, die Strassen vom Güterfernverkehr entlasten, dem Personenverkehr dienen und bereits bestehende übermässige Belastungen abbauen.

#### *Art. 2 Förderungsmassnahmen*

Zur Förderung der Ziele nach Artikel 1 und einer guten Auslastung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale ist durch geeignete Massnahmen anzustreben, dass sich der alpenquerende Gütertransitverkehr grundsätzlich auf der Schiene abwickelt.

### **7.2 Abkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güterverkehr auf Strasse und Schiene (Transitabkommen; in Kraft seit 22. Januar 1993):**

#### *Art. 10 Erleichterung des Strassengüterverkehrs*

- <sup>1</sup> Die Vertragsparteien treten dafür ein, unter Beachtung der Begrenzung des zulässigen Gesamtgewichts auf 28 Tonnen und des Sonntags- und Nachtfahrverbotes in der Schweiz und vorbehältlich der in Anhang 6 aufgeführten Ausnahmen, den Strassengüterverkehr zu erleichtern.
- <sup>2</sup> Zu diesem Zweck treffen die schweizerischen Behörden folgende Massnahmen nach dem Muster der Abschaffung der Übergewichtsgebühr in der Grenzzone durch den Bundesrat ab 6. Februar 1990:

- Fertigstellung und Verbesserung des Nationalstrassennetzes,

<sup>3</sup> Unbeschadet der Absätze 1 und 2 und der Bestimmungen des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, sofern dieses im Verhältnis zwischen der Schweiz und der Gemeinschaft in Kraft tritt, lässt die Schweiz auf ihrem Gebiet den Verkehr von Strassenfahrzeugen zu, die in den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft zugelassen sind und den bei Inkrafttreten dieses Abkommens geltenden Gemeinschaftsvorschriften über Antriebsachslasten und Masse entsprechen.

#### *Art. 11 Umweltschutz*

<sup>1</sup> Zum besseren Schutz der Umwelt streben die Vertragsparteien insbesondere die Einführung von Umweltnormen auf hohem Schutzniveau an, um die Abgas-, Partikel- sowie Lärmemissionen von schweren Nutzfahrzeugen zu verringern.

#### *Art. 14 Erleichterung des Grenzübergangs und Vereinfachung der Formalitäten*

<sup>1</sup> Die Vertragsparteien bemühen sich, die den Verkehr erschwerenden Formalitäten, insbesondere die Zollformalitäten, zu erleichtern und zu vereinfachen.

#### *Art. 16 Einseitige Massnahmen*

Die Vertragsparteien sehen davon ab, einseitige Massnahmen zu treffen, die den aufgrund dieses Abkommens zugelassenen Transitverkehr diskriminieren.

### **7.3 Gesamttransitverkehr durch die Schweiz**

Nach der von der Eidgenössischen Oberzolldirektion veröffentlichten Statistik für das Jahr 1992 wurden im Transit durch die Schweiz insgesamt 29,2 Millionen Tonnen Güter befördert. Davon hatte die Strasse einen Anteil von 8,4 Prozent und die Schiene einen solchen von 50,0 Prozent.

#### *Gütertransporte 1992 im Transit durch die Schweiz nach Verkehrsträgern*

Schiene	14,6 Mio Tonnen (50,0%)
Pipeline	12,2 Mio Tonnen (41,6%)
Strasse	2,4 Mio Tonnen (8,4%)
Total	29,2 Mio Tonnen

Gemessen am gesamten Strassengüterverkehr in der Schweiz (375,1 Mio t) ist der Anteil des Transitverkehrs von Grenze zu Grenze verschwindend klein; er beträgt lediglich 0,6 Prozent.

Der Anteil des Strassentransitverkehrs (2,4 Mio t) an der gesamten Gütermenge, welche auf Schiene, Strasse, Wasser oder Pipeline über die Schweizer Grenzen transportiert wurde (78,5 Mio t), beträgt 3,1 Prozent.

*Gütertransporte 1992 nach Verkehrsträgern (in Mio t)*

	Total	Schiene	Strasse	Wasser	Pipeline
Einfuhr	40,6	8,3	17,3	7,4	7,6
Ausfuhr	8,7	2,6	5,4	0,6	0,1
<i>Transit</i>	<i>29,2</i>	<i>14,6</i>	<i>2,4</i>	—	<i>12,2</i>
Subtotal	78,5	25,5	25,1	8,0	19,9
Binnenverkehr	381,5	23,5	350,0	6,3	1,7
Total	460,0	49,0	375,1	14,3	21,6

## Anzahl schwere Güterfahrzeuge auf den Strassenübergängen der Schweizer Alpen

Fahrzeuge nach Immatrikulation (Schweiz/Ausland)

Hochgerechnete Jahreswerte in 1000 Fahrzeugen

Quelle: Transalpiner Güterverkehr; Zählung der Strassenfahrzeuge durch die Schweizer Alpen 1992 (Generalsekretariat EVED; Dienst für Gesamtverkehrsfragen GVF; Mai 1993)

	Gr. St. Bernhard		Simplon		Gotthard		San Bernardino		Total		
	1000 Fahrz.	davon CH Ausl.	1000 Fahrz.	davon CH Ausl.	1000 Fahrz.	davon CH Ausl.	1000 Fahrz.	davon CH Ausl.	1000 Fahrz.	davon CH Ausl.	
1981	57	25%	11	32%	171	58%	73	60%	312	51%	49%
1982	68	26%	15	41%	233	52%	79	64%	395	49%	51%
1983	64	24%	23	52%	283	50%	79	65%	450	49%	51%
1984	48	24%	13	31%	298	47%	72	64%	431	47%	53%
1985	43	22%	19	28%	353	49%	75	66%	490	48%	52%
1986	50	31%	16	41%	419	45%	80	60%	565	46%	54%
1987 <sup>2</sup>	49	35%	20	47%	468	45%	86	62%	623	47%	53%
1988	57	34%	20	48%	507	45%	84	58%	668	46%	54%
1989	58	31%	21	31%	538	44%	82	37%	699	45%	55%
1990	64	34%	27	44%	547	43%	94	57%	732	44%	56%
1991	67	29%	28 <sup>1</sup>	38% <sup>1</sup>	603	42%	101	58%	799	42%	58%
1992	59	31%	20	45%	659	41%	109	55%	847	42%	58%

<sup>1</sup> Schätzung! Am Simplon wurde 1991 nicht gezählt.

<sup>2</sup> 1987 war die Gotthardroute längere Zeit gesperrt oder stand nur eingeschränkt zur Verfügung. Die in dieser Übersicht aufgeführten Angaben für 1987 stellen für alle Zählstellen eine Schätzung der Verkehrsmengen für eine Situation ohne Verkehrsbehinderung dar. Siehe auch Bericht über die Zählung 1987.

## 7.4 Entwicklung des transalpinen Strassenverkehrs 1984 bis 1991 (Frankreich/Schweiz/Österreich; in 1000 Fz.)

T = Total Fahrzeuge

G = Güterfahrzeuge

P = Personenfahrzeuge, das heisst PW und Autocars (inkl. Lieferwagen)

Quelle: GVF-News Nr. 18, April 1993

Alpenübergang		1984	1987	1988	1989	1990	1991
Frejus-Tunnel	T	578	754	845	929	995	1033
	G	225	355	420	478	532	556
	P	353	399	425	451	463	477
Mont-Cenis-Pass	T	270	190	220	220	290	230
	G	46	10	10	10	10	10
	P	224	180	210	210	280	220
Mont-Blanc-Tunnel	T	1327	1566	1657	1822	1895	1927
	G	456	556	620	685	747	768
	P	871	1010	1037	1137	1148	1159
Abschnitt F von Frejus bis zur CH-Grenze	T	2175	2510	2722	2971	3180	3190
	G	727	921	1050	1173	1289	1334
	P	1448	1589	1672	1798	1891	1856
Grosser St.-Bernhard-Tunnel	T	606	620	619	659	661	627
	G	48	49	57	58	64	67
	P	558	571	562	601	597	560
Simplon-Pass	T	595	670	631	670	679	696
	G	13	20	20	21	27	28
	P	582	650	611	649	652	668
Simplon-Bahntunnel (begleitete Motorfahrzeuge)	T	54	93	87	97	98	91
	G	—	—	—	—	—	—
	P	54	93	87	97	98	91
Gotthard-Tunnel (Eröffnung 5. September 1980)	T	3680	4438	5165	5617	5700	5768
	G	298	468	507	538	547	603
	P	3382	3970	4658	5079	5153	5165
Gotthard-Pass	T	273	300	456	455	456	358
	G	3	3	5	5	5	4
	P	270	297	451	450	451	354
San-Bernardino-Tunnel	T	1818	1988	1740	1849	1879	1970
	G	72	86	84	82	94	101
	P	1746	1902	1656	1767	1785	1869
Abschnitt CH	T	7026	8109	8698	9347	9473	9510
	G	434	626	673	704	737	803
	P	6592	7483	8025	8643	8736	8707
Brenner-Autobahn	T	4329	5273	5464	5533	5293	5616
	G	843	999	1028	976	881	966
	P	3486	4274	4436	4557	4412	4650
Brennerstrasse	T	2002	2066	2093	2060	1979	2119
	G	9	13	16	15	5	4
	P	1993	2053	2077	2045	1974	2115
Abschnitt A Brenner	T	6331	7339	7557	7593	7272	7735
	G	852	1012	1044	991	886	970
	P	5479	6327	6513	6602	6386	6765
Total F, CH und A von Modane bis Brenner	T	15532	17958	18977	19911	19925	20435
	G	2013	2559	2767	2868	2912	3107
	P	13519	15399	16210	17043	17013	17328

## 7.5 Immissionssituation in den schweizerischen Bergkantonen

	NO <sub>2</sub>			O <sub>3</sub>		
	1990	1991	1992	1990	1991	1992
<i>Wallis:</i>						
Les Agettes (ländlich)	7	7	6	448	464	626
Briger Bad (ländlich)	32	40	26	246	281	585
Eggerberg (Agglomeration)	16	18	16	532	412	466
Evionnaz (ländlich)	24	24	23	561	482	507
Les Giettes (Wald)	6	6	5	634	613	347
Massongex (Agglomeration)	28	36	26	429	250	376
Saxon (ländlich)	23	20	20	433	556	544
Sion (Stadtzentrum)	57	56	39	108	22	140
Turtmann (ländlich)	—	24	19	—	17	228
Sion Nabel (ländlich/N9)	45	41	39	234	177	74
<i>Graubünden:</i>						
Chur (Stadtzentrum)	32	32	34	98	78	342
Davos (Agglomeration)	23	21	20	193	160	53
Roveredo (ländlich)	32	36	41	411	639	485
Zizers (ländlich)	36	28	29	149	150	78
<i>Uri:</i>						
Altdorf (Dorfzentrum)	59	57	—			
Armsteg (N2)	34	35	34			
Bürglen (ländlich)	29	24	—			
Erstfeld (N2)	43	43	39			
Flüelen (ländlich)	35	36	32	224	146	418

NO<sub>2</sub>: Jahresmittelwerte in Mikrogramm/m<sup>3</sup> (Jahresgrenzwert gemäss LRV: 30); Die Schadstoffimmissionen sind praktisch in sämtlichen Regionen der Bergkantone sinkend und übersteigen nur noch an extremen Messorten den Grenzwert.

O<sub>3</sub>: Anzahl Überschreitungen des Stundengrenzwertes von 120 Mikrogramm/m<sup>3</sup>; zahlreiche Messreihen aus der Schweiz seit 1985 belegen, dass sich die Ozonbelastung von Jahr zu Jahr verändert, insgesamt aber tendenziell abnehmend ist.