



Schweizerisches Komitee JA zur Mobilität nach Mass Gegenentwurf zur avanti-Initiative

KURZARGUMENTARIUM

Eidgenössische Volksabstimmung vom 8. Februar 2004

Ein wichtiger Schritt für die verkehrspolitische Zukunft

Am Anfang stand eine Idee, heute steht eine Vorlage, welche, sollte sie angenommen werden, die Verkehrspolitik der kommenden Jahrzehnte entscheidend prägen wird. Bedeutungsvoll ist sie für die Strasse und Schiene, wichtig aber auch für die Entwicklung der Agglomerationen – kurz: diese Vorlage wird die Entwicklung aller Regionen prägen.

Blenden wir in die 90er Jahre zurück. 1987 haben Volk und Stände die Vorlagen betreffend Bahn 2000 und 1992 betreffend dem Bau der neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) am Gotthard und am Lötschberg mit grossen Mehrheiten gutgeheissen. 1998 haben Volk und Stände mit ihrer Zustimmung zur FinÖV-Vorlage die Finanzierungsgrundlagen für den Bau der abgespeckten NEAT, der Bahn 2000, für den Anschluss der Schweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz sowie die Lärmsanierung gelegt. Zur Finanzierung dieser Eisenbahngrossprojekte wurde ein Fonds für den öffentlichen Verkehr (FinÖV-Fonds) geschaffen, der zu einem grossen Teil aus der „Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe“ und den „Treibstoffgeldern“ gespiesen wird.

Die aktuellen Verkehrsprioritäten

Heute gilt es wieder, den Blick vermehrt auf die Autobahnen und die Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs zu richten. Priorität hat dabei eindeutig die Fertigstellung der Autobahnen. Zürich West, Innerschweiz, Jura, Neuenburg, Wallis sind jene Regionen, welche seit Jahren auf den Netzanschluss warten. Die Hauptachsen (A1 und A2) ihrerseits leiden unter einer chronischen Überlastung, die es ebenfalls zu beheben gilt. Das Ziel hier muss sein: die bekannten Nadelöhre zu beheben und gleichzeitig die Voraussetzungen zu schaffen, die Agglomerationen vom Verkehr zu entlasten und den Verkehr zu verflüssigen.

Gegenentwurf zur avanti-Initiative – KURZARGUMENTARIUM (Fortsetzung)

Gegenentwurf zur Volksinitiative avanti

Mit der Initiative „avanti für sichere und leistungsfähige Autobahnen“ haben Verkehrsverbände und Wirtschaftsorganisationen die drängendsten verkehrspolitischen Probleme unserer Zeit aufgenommen. Das Parlament hat in seinem Gegenentwurf „Mobilität nach Mass“ sinnvolle Präzisierungen vorgenommen. Zum einen soll sich der Bund bei der Lösung der Probleme in den Agglomerationen stärker engagieren, und zum andern muss die Finanzierung der wichtigsten verkehrspolitischen Vorhaben der kommenden Jahrzehnte – neben der NEAT – auf eine solide Grundlage gestellt werden.

Dem Parlament ist ein Wurf gelungen, der die verkehrspolitischen Probleme der Zukunft nachhaltig und bedürfnisgerecht angeht. Das Gesamtkonzept basiert überdies auf einem soliden Finanzierungskonzept, das den Bundeshaushalt nicht belasten wird. Realisiert werden nämlich nur Projekte, deren Finanzierung im Voraus gesichert ist.

Volksabstimmung am 8. Februar 2004

Die Eidgenössische Volksabstimmung zum Gegenentwurf „Mobilität nach Mass“ zur Volksinitiative avanti wird am 8. Februar 2004 stattfinden.

JA zur Mobilität am 8. Februar 2004!

Der Gegenentwurf „Mobilität nach Mass“ im Überblick

Der Gegenentwurf besteht aus drei Elementen (drei Bundesverfassungsartikeln)

- ® einem allgemeinen Auftrag an den Bund, für eine angemessene Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturen (Strasse und Schiene) zu sorgen (Art. 81, Abs. 2 Bundesverfassung)
- ® der Konkretisierung dieses Auftrages mit einem Bauprogramm (Art. 197 Übergangsbestimmung zu Art. 86, Abs. 2) sowie
- ® dessen Finanzierung (Art. 197 Übergangsbestimmung zu Art. 86 BV).

Zwei Elemente zeichnen den Gegenentwurf gegenüber der Initiative aus: Er spricht sich zwar ebenfalls für die Erweiterung der Kapazität der Autobahnen aus, nennt die wichtigsten Engpässe jedoch nicht explizit, sondern will die Anpassungen im Netz über ein Programm angehen. Zudem bezieht er den Agglomerationsverkehr auf der Strasse wie auf der Schiene mit ein. Zur Finanzierung der künftigen Verkehrsvorhaben soll ein Fonds geschaffen werden, was eine gewisse Kontinuität garantiert.

Die Elemente des Gegenentwurfs im Einzelnen

1. Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen (Art. 81, Abs. 2, neu, Bundesverfassung)

Der Gegenentwurf verlangt in einem allgemeinen Auftrag, dass der Bund für eine angemessene Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturen (Strasse und Schiene) zu sorgen hat. Der Gegenentwurf will den Weg zu einer ganzheitlichen Verkehrspolitik ebnen, indem er Strassen und Eisenbahnen miteinander erwähnt, da beide auf leistungsfähige Infrastrukturen angewiesen sind.

2. Nacht- und Sonntagsfahrverbot für Lastwagen (Art. 82, Abs. 4, neu, Bundesverfassung)

Neu soll das bereits geltende Nacht- und Sonntagsfahrverbot für die Lastwagen in die Verfassung aufgenommen werden. Diese Bestimmung ist unter anderem zum Schutz der Bevölkerung an Strassen mit grossem Verkehrsaufkommen gedacht und stellt ein klares Signal an das Ausland dar. Schliesslich kann diese Bestimmung nur durch Volk und Stände abgeändert werden.

Gegenentwurf zur avanti-Initiative – KURZARGUMENTARIUM (Fortsetzung)

3. Anpassung des Alpenschutzartikels (Art. 84, Abs. 3, 2. Satz, neu, Bundesverfassung)

Der heute geltende Alpenschutzartikel hält fest, dass die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet nicht erhöht werden darf. Es gibt schon heute eine Ausnahme zur Kapazitätserweiterung im Alpenschutzartikel: Umfahrungsstrassen, die Ortschaften vom Durchgangsverkehr entlasten.

Der Gegenentwurf will zudem den Bau zusätzlicher Fahrspuren zwischen Amsteg und Airolo ermöglichen. Gleichzeitig macht er klar, dass am Verlagerungsziel des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene nicht gerüttelt werden soll. Dieses Ziel ist im Verlagerungsgesetz geregelt.

4. Bauprogramm Verkehrsinfrastrukturen (Art. 197 Übergangsbestimmung zu Art. 81, Abs. 2)

Die Konkretisierung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur wird in Übergangsbestimmungen festgelegt. Danach muss der Bundesrat der Bundesversammlung ein Jahr nach Annahme des Gegenentwurfs ein Programm beantragen:

- a) Zur Fertigstellung des Nationalstrassennetzes (Autobahnen);
- b) Zur Erweiterung der Kapazität des Nationalstrassennetzes (Autobahnen);
- c) Für Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Agglomerationen (Strasse und Schiene).

Projekte erster Dringlichkeit müssen spätestens acht Jahre nach Annahme des Verfassungsartikels öffentlich aufgelegt werden. Der Bundesrat ist zudem verpflichtet, alle vier Jahre über den Stand des Programms zu berichten. Das Parlament beschliesst das Bauprogramm.

Es ist zu betonen, dass der Bund zum ersten Mal beauftragt wird, den Agglomerationsverkehr mitzufinanzieren.

Gegenentwurf zur avanti-Initiative – KURZARGUMENTARIUM (Fortsetzung)

5. Finanzierung des Bauprogramms – Infrastrukturfonds (Art. 197 Übergangsbestimmung zu Art. 86)

In der avanti-Initiative nicht vorgesehen, jedoch vom Parlament im nun vorliegenden Gegenentwurf aufgenommen, wurde die Idee eines Fonds zur Finanzierung des Bauprogramms von Verkehrsinfrastrukturen. Gespiesen werden soll dieser Fonds aus der Hälfte der bestehenden Rückstellungen der Mineralölsteuer (d. h. ca. 1,6 Mrd. Franken) als Ersteinlage und einem Teil der jährlichen Erträge der Mineralölsteuern (Benzinsteuern) und der Vignette, d. h. vor allem von den Automobilisten. Nach heutigem Stand würden diesem Fonds pro Jahr etwa 1,5 Milliarden Franken zugewiesen.

Es ist zu betonen, dass die Finanzierung des Bauprogramms mittels dieses Fonds auf absehbare Zeit ohne neue Steuern gesichert ist.

Bewertung einzelner Elemente des Gegenentwurfs

1. Fertigstellung des Autobahnnetzes

Das vom Volk angenommene Autobahnnetz wird bis 2012 fertiggestellt. Diese Bauarbeiten werden etwa 20 Milliarden Franken kosten. Vor allem Teilstücke in den Randregionen (Jura, Neuenburg, Oberwallis und Obwalden) sowie die wichtige Verbindung zwischen Zürich und Zug müssen fertig gestellt werden – ohne weitere Verzögerung!

Bundesrat und Parlament werden es aufgrund der neuen verfassungsrechtlichen Bestimmungen in der Hand haben, die Fertigstellung des Netzes endlich umzusetzen. Die finanziellen Mittel sind seit Jahren vorhanden, es fehlte bis jetzt lediglich am politischen Willen.

2. Die Stausituationen auf den Autobahnen

Die A1 zwischen Bern und Zürich sowie zwischen Genf und Lausanne leidet seit Jahren unter zunehmender Verkehrsbelastung. Ständige und zum Teil stundenlange Staus sind die Folge. Wollen wir verhindern, dass der Verkehr bei Staus auf die Hauptstrassen ausweicht und damit unzählige Ortschaften belastet, sind die neuralgischen Punkte auszubauen.

Gegenentwurf zur avanti-Initiative – KURZARGUMENTARIUM (Fortsetzung)

Studien, die das avanti-Komitee für beide Autobahnabschnitte hat erarbeiten lassen, belegen, dass sich ohne Ausbau auf sechs Spuren die Stautunden in den kommenden 18 Jahren um bis das Zehnfache erhöhen könnten. Eine Person im Stau kostet etwa 60 Franken pro Stunde; Staus sind volkswirtschaftliches Gift!

Die gleichen Studien zeigen auch, dass trotz Ausbau gewisser Autobahnabschnitte auf sechs Spuren die Nachfrage im Schienenverkehr kaum beeinflusst wird. Umgekehrt vermögen auch die Angebotsverbesserungen auf der Schiene die Hauptverkehrsachsen auf der Strasse nicht entlasten. Schiene und Strasse sind nicht, wie uns gewisse Politikerinnen und Politiker weismachen wollen, Konkurrenten, sondern sie ergänzen sich durch ihre Angebote!

Auch bezüglich Unfallzahlen kann der gezielte Ausbau der Autobahnen positive Auswirkungen haben. Dies lässt sich am Beispiel der Umfahrung von Lausanne (etwa 300'000 Einwohner in der Agglomeration) belegen: Durch den neulichen Ausbau auf sechs Spuren liegen die Unfallzahlen auf diesem Abschnitt heute um 60 % tiefer als vor sieben Jahren, als dieses Teilstück noch 4-spurig war.

Es gilt zu erwähnen, dass die Staus am Gotthard „Autostaus“ und nicht „Lastwagenstaus“ sind. Die Automobilisten wären also die ersten Nutzniesser einer eventuellen zweiten Gotthardröhre!

3. Autobahnen sind die sichersten Strassen

In der Schweiz werden 80 % aller Verkehrsleistungen mit dem Auto erbracht. Das Auto ist für den Weg zur Arbeit, für den Einkauf, aber vor allem für die Freizeit das am häufigsten verwendete Verkehrsmittel. Die Konsequenzen sind: immer häufiger verstopfte Strassen, die das gut geölte Räderwerk unserer mobilen Gesellschaft ins Stocken bringen. Dies verursacht im Endeffekt immense volkswirtschaftliche Kosten.

Das Rückgrat unseres Strassennetzes bilden die Autobahnen. Rund ein Drittel des Strassenverkehrs wickelt sich auf den Autobahnen ab. Dass die Autobahnen die sichersten Strassen sind, lässt sich anhand der Unfallzahlen belegen. Weniger als 10 % der Verkehrsunfälle ereignen sich auf den Autobahnen. Die Gefahr, auf Autobahnen verletzt zu werden, ist dreimal tiefer als auf Ausserorts- und siebenmal tiefer als auf Innerorts-Strassen. Die Bedeutung des Autobahnnetzes für die Verkehrssicherheit braucht also nicht mehr besonders hervorgehoben zu werden.

4. Die Sicherheit in den Tunnels

Die Katastrophe im Gotthardtunnel hat uns drastisch vor Augen geführt, wie wichtig die Frage nach der Anzahl Röhren ist.

Eine UNO-Studie kommt zum Schluss, dass verschiedene Kriterien für den Entscheid heranzuziehen sind, ob Tunnels mit einer oder zwei Röhren gebaut werden sollen. Diese Kriterien sind: Verkehrsaufkommen, Sicherheit, Länge des Tunnels und topographische Gegebenheiten. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat diese Kriterien klar erkannt, da es den Bau des Eisenbahnbasistunnels am Ceneri (TI) explizit aus Sicherheitsgründen mit zwei Röhren plant und dafür Mehrkosten in der Höhe von rund 650 Mio. Franken in Kauf nimmt.

Zieht man aus naheliegenden Gründen die selben Kriterien auch für Strassentunnel heran, dann liegt es auf der Hand, dass am Gotthard eine zweite Strassentunnelröhre gebaut werden muss. Vergleichen wir die Unfallstatistiken von Tunnels mit richtungsgetrenntem Verkehr in der gleichen Röhre mit Tunnels mit zwei richtungsgetrennten Röhren, dann zeigt sich, dass letztere fast doppelt so sicher sind. (Beispiel Seelisberg / Gotthard). Natürlich ist auch hier die Länge des jeweiligen Tunnels von grosser Bedeutung.

Auch und vor allem unter dem Aspekt der Sicherheit gibt es keinen triftigen Grund, länger auf eine zweite Röhre im Gotthardtunnel zu verzichten. Deshalb erlaubt der Gegenentwurf „Mobilität nach Mass“ den Bau einer zweiten Gotthardröhre.

Nicht zuletzt zeigen die Unterhaltsarbeiten beim Belchentunnel und am Tunnel von Glion (beide mit zwei Röhren ausgestattet), dass diese Arbeiten zu grossen Behinderungen führen. Am Gotthard wäre eine Totalsanierung unweigerlich mit einem monatelangen Unterbruch dieser wichtigsten Verkehrsverbindung in den südlichen Landesteil verbunden.

5. Der Alpenschutzartikel wird unwesentlich angepasst

Der Alpenschutzartikel, wie er heute in der Bundesverfassung steht, verlangt überdies eine Verlagerung des alpenquerenden Güter-Transitverkehrs auf die Schiene. Dann verbietet er eine Erhöhung der Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet.

Der Grundsatz des Schutzes des Alpengebietes von den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs wird mit dem Gegenentwurf zur avanti-Initiative (Ja zur Mobilität nach Mass) nicht in Frage gestellt. Am Verlagerungsziel wird im Rahmen des vom Volk angenommenen Landverkehrsabkommens mit der EU festgehalten und die Einhaltung des Verlagerungsziels im vorliegenden Gegenentwurf zur avanti-Initiative wird noch einmal explizit bekräftigt. Zur Erinnerung: das Landverkehrsabkommen erlaubt den Zugang der 40-Töner (gegen Bezahlung der vollen leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ab 2007, d. h. gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der NEAT am Lötschberg.

In Abweichung des bestehenden Verfassungstextes fordert der Gegenentwurf jedoch, dass bestehende und absehbare Engpässe auf der Strasse (konkret wird der Abschnitt zwischen Amsteg und Airolo erwähnt) beseitigt werden – und zwar im Interesse der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes. Es würde also Sache des vom Volk gewählten Parlaments sein, den Zeitpunkt zu bestimmen, an dem die Engpässe auf der Gotthard-Autobahn zu beseitigen sind.

6. Die Infrastruktur des Agglomerationsverkehrs

Ein zentrales Element des Gegenentwurfs bildet der ausdrückliche Einbezug des Agglomerationsverkehrs in das neue Verkehrskonzept.

Die Schweiz zählt heute 50 Agglomerationen sowie 5 Einzelstädte mit insgesamt 5,3 Millionen Einwohnern. Jede 3. Schweizergemeinde ist städtisch. 82 % aller Arbeitsplätze sind in den Agglomerationen angesiedelt. Jede Region unseres Landes zählt demzufolge mehrere Agglomerationen. In den meisten Agglomerationen werden die Verkehrsprobleme von Tag zu Tag grösser. Viele Agglomerationen verfügen über spruchreife Projekte zur Bewältigung der Verkehrsnachfrage und zur Entlastung der Ortschaften vom Verkehr. Die Realisierung dieser Projekte (Trambahnen, Stadtbahnen, Bussysteme, Umfahrungsstrassen) scheitern heute jedoch meistens an den Finanzen. Mit der vorgesehenen finanziellen Unterstützung durch den Bund (etwa 300 bis 350 Millionen Franken pro Jahr, d. h. etwa 6 Milliarden Franken für die nächsten 20 Jahre) könnten diese und weitere sinnvolle Projekte mit einem Teil der Erträge aus den Benzinsteuern endlich realisiert werden.

7. Der Infrastrukturfonds

Heute wird die Realisierung von nationalen Infrastrukturvorhaben des Verkehrs über das jährliche Budget des Bundes gesteuert.

Für den Bau der NEAT wurde ein Spezialfonds (FinÖV) eingerichtet. Nach dem gleichen Muster soll nun ein weiterer Infrastrukturfonds, welcher ebenfalls der Schuldenbremse unterliegt, eingerichtet werden. Der Fonds dient der Fertigstellung der Autobahnen, der Beseitigung von Kapazitätsengpässen im Autobahnnetz sowie für Verkehrsprojekte in den Agglomerationen.

Gespiesen würde dieser Fonds aus der Hälfte des positiven Saldos der Einnahmen der Benzinsteuern (Rückstellungen); davon würden etwa 1,6 Milliarden Franken als erste Einlage fliessen.

Und im weiteren über jenen jährlichen Teil der Benzinsteuern, der bereits heute in die Strassenverkehrsinfrastruktur fliesst. Jährlich würden also rund 1,5 Milliarden Franken in diesen Fonds fliessen. Davon würden für Projekte des Agglomerationsverkehrs jährlich 300 Millionen Franken zur Verfügung stehen (gegenwärtig sind es ca. 25 Millionen Franken).

8. Mobilität und wirtschaftliches Wachstum

Mobilität und wirtschaftliches Wachstum sind nicht voneinander zu trennen. Den wirtschaftlichen Aufschwung der letzten Jahrzehnte verdankt die Schweiz nicht zuletzt ihrer Verkehrsinfrastruktur. Regierung, Parlament, Volk und Stände wissen: „Leistungsfähige Verkehrswege sind Wohlstandswege“.

Gift für eine Volkswirtschaft ist unter anderem eine Infrastruktur, die an ihre Kapazitätsgrenzen stösst. Hier gilt es, das richtige und ausgewogene Mass zu finden zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Verstopfte oder von ihrer Aufnahmefähigkeit limitierte Strassen und Schienen kosten einer Volkswirtschaft sehr bald Milliarden Franken.

Deshalb unterstützen auch die Wirtschaftsverbände den Gegenentwurf „Mobilität nach Mass“.

Fazit

Der Gegenentwurf „Mobilität nach Mass“ verdient aus folgenden Gründen unsere Unterstützung:

- 1. Er ebnet den Weg zu einer ganzheitlichen Verkehrspolitik, indem er die Infrastrukturen des privaten und des öffentlichen Verkehrs erwähnt. Beide Verkehrsträger sind auf leistungsfähige Infrastrukturen angewiesen!**
- 2. Er stellt sicher, dass unser Autobahnnetz endlich fertig gestellt wird und durch Beseitigung von Engpässen leistungsfähig bleibt.**
- 3. Er bietet die Möglichkeit, mit einem Bauprogramm die Probleme beim öffentlichen und privaten Agglomerationsverkehr anzugehen.**
- 4. Er sichert mit der Bildung eines Fonds die sachgerechte und vernünftige Finanzierung dieses Bauprogramms, für die die Benützer der Verkehrsinfrastrukturen (ohne neue Steuern!) aufkommen.**

Sie alle sagen JA zur Mobilität am 8. Februar 2004!

- Der Bundesrat und das Parlament**
- Die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV)**
- Die Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK)**
- Der Schweizerische Städteverband**
- Der Verband öffentlicher Verkehr**
- Die Strassenverkehrsverbände**
- Die Wirtschaftsverbände**