Zeitschrift: Energie & Umwelt : das Magazin der Schweizerischen Energie-Stiftung SES

Herausgeber: Schweizerische Energie-Stiftung

Band: - (2003)

Heft: 3: EnergieSchweiz konkret : ein Augenschein im Wallis

Artikel: Mit Vollgas in den verkehrspolitischen Kollaps

Autor: Brand, Rafael

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-586854

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

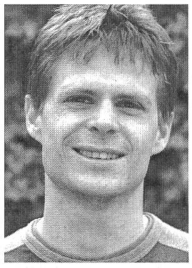
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Mit der Avanti-Initiative in den finanz- und verkehrspolitischen Kollaps.

Avanti-Initiative und Gegenvorschlag «Avanti Plus»

Mit Vollgas in den verkehrspolitischen Kollaps

Die Avanti-Initiative fordert einen massiven Ausbau der Nationalstrassen, will Kapazitätsengpässe beseitigen sowie einen zweiten Gotthardstrassentunnel bauen – und damit den Alpenschutzartikel durchlöchern. Die Strassenlobby hat sich im Parlament durchgesetzt und zur Finanzierung des rund 30 Milliarden Franken teuren Strassenbauprogramms noch einen speziellen Strassenbaufonds geschaffen. Der heute vorliegende Gegenvorschlag hat die Avanti-Initiative rechts überholt und ist mittlerweile zum Strassenbauprogramm «Avanti Plus» avanciert.



Von Rafael Brand, E&U-Redaktor

Die Verkehrsverbände und die Strassenlobby, welche am 28. November die Avanti-Initiative «für sichere und leistungsfähige Autobahnen» einreichte, freut sich: Schon der Bundesrat kam der Avanti-Initiative in seinem Gegenvorschlag weit entgegen. Gegen den Willen des Bundesrates haben nun National- und Ständerat den bundesrätlichen Gegenvorschlag mittlerweile dahingehend «verbessert», dass dieser noch weiter geht als die Avanti-Initiative. Gemäss dem heute vorliegenden Gegenvorschlag sollen die Fertigstellung und die Kapazitätserweiterung des Nationalstrassennetzes, eine verbesserte Verkehrsinfrastruktur in den Agglomerationen (Schiene und Strasse) sowie die Option auf einen zweiten Gotthardtunnel verbindlich in der Bundesverfassung verankert werden. Zudem soll ein Strassenbaufonds, der aus den zweckgebundenen Treibstoffgeldern gespiesen wird – und weder dem bundesrätlichen Sparprogramm und der Schuldenbremse unterliegt – die Realisierung der strassenlastigen Ausbauprojekte sicherstellen.

Gegenvorschlag «Avanti Plus»

Der Ständerat hat im Juni 2003 zwar die von der Avanti-Initiative geforderte Aufhebung des Alpenschutzartikels für Transitstrassen ausdrücklich auf

den Gotthard (Strecke Amsteg–Airolo) beschränkt, und zudem das Nacht- und Sonntagsfahrverbot in den Gegenvorschlag aufgenommen. Ausserdem soll ein Gesetz für die Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs auf die Schiene sorgen. Doch es ist – auch nach der noch bevorstehenden Differenzbereinigung zwischen Stände- und Nationalrat – zu erwarten, dass dem Schweizer Stimmvolk im nächsten Frühling ein verkehrspolitisches Multipack «Avanti Plus» vorgelegt wird. Ob die Autoverbände und Strassenlobby die Avanti-Initiative zugunsten dem Gegenvorschlag zurückziehen, ist noch offen, aber durchaus wahrscheinlich.

Alpen- und Umweltschutz gefährdet

Für das Komitee «Avanti-Nein» gefährdet die Avanti-Initiative sämtliche Ziele des Alpen- und Umweltschutzes, wie sie in den letzten 15 Jahren vom Schweizer Stimmvolk mehrfach bestätigt wurden. Auch der Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative ist sehr offen und lückenhaft formuliert. Das Komitee befürchtet deshalb, dass dieser das Wachstum des Strassenverkehrs noch weit stärker begünstigen könnte als die Avanti-Initiative selbst. Mit der Option auf eine zweite Gotthardröhre soll zudem der Alpenschutzartikel umgangen werden. Dazu das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK von Bundesrat Moritz Leuenberger noch im August 2001: «Das Volk hat dem Bundesrat den Auftrag erteilt, den Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Dazu wird die NEAT gebaut, wurde die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA eingeführt und wird der kombinierte Verkehr gefördert.» Das UVEK unmissverständlich: «Ein zweiter Gotthardtunnel würde die Erreichung des Verlagerungsziels und damit die Entlastung der Transitgebiete gefährden.»
Der grösste Verursacher von klimaschädlichen Treibhausgasen ist der motorisierte Individualverkehr. Die Schweiz hat sich mit dem Kyoto-Protokoll und CO_2-Gesetz verpflichtet, den Verbrauch der Treibstoffe bis ins Jahr 2010 um 8 Prozent gegenüber 1990 zu reduzieren. Tatsächlich aber wächst der CO_2-Ausstoss aufgrund der Zunahme des Strassenverkehrs stetig. Im Jahr 2001 betrug die Ziellücke 2,4 Mio. Tonnen CO_2. Mit der Avanti-Initiative und «Avanti Plus» wird die Schweiz ihre klimapolitischen Verpflichtungen kaum erreichen.

Auf zum finanz- und verkehrspolitischen Kollaps

Pro Jahr werden rund 4 bis 5 Milliarden Franken in den Strassenbau investiert. Doch der Stau ist nicht kürzer geworden: Statt einspurig, stehen die Autos heute zwei- bis dreispurig im Stau. Wie sich die Verkehrsspirale weiter drehen könnte, zeigt ein Bericht des Bundesamtes für Raumplanung ARE zur Überlastung der Nationalstrassen im Jahr 2020. Der Bericht rechnet mit einer Zunahme des gesamten Personenverkehrs von 26 Prozent. Im «Szenario tief» wächst dabei der motorisierte Individualverkehr auf den Autobahnen um 24 Prozent, während der öffentliche Verkehr um 82 Prozent wächst. Bei diesem optimistischen Szenario würde sich der Verkehr auf den Autobahnen im Jahr 2020 in Spitzenzeiten noch immer auf 200 Kilometern stauen. Im «Szenario hoch» wächst der Individualverkehr auf den Nationalstrassen um 40 Prozent, der öffentliche Verkehr stagniert. Im Jahr 2020 wären die Nationalstrassen so auf einer Länge von 415 Kilometern überlastet. Es ist jedoch «politisch und finanziell unrealistisch, 415 überlastete Autobahnkilometer in knapp 20 Jahren auf sechs bis acht Spuren zu verbreitern», stellte Journalist und Verkehrsexperte Hanspeter Guggenbühl Ende 2002 im «Tages-Anzeiger» klar. Die Konsequenz daraus ist ernüchternd: Wenn die Schweiz die Verkehrszunahme nicht bremst, wird dies früher oder später entweder zum Verkehrs- oder Finanzkollaps führen. Doch es ist ein anderes Szenario möglich: Eine nachhaltige Verkehrspolitik fördert den Langsamverkehr, belohnt die Benutzung des öffentlichen Verkehrs und führt zu weniger motorisiertem Strassenverkehr und so zu einer intelligenteren, umweltverträglicheren Mobilität. Mit der verkehrspolitischen Abstimmung über die Avanti-Initiative und/oder den Gegenvorschlag «Avanti Plus» kann das Stimmvolk eine Weiche stellen – und damit ein weiteres Mal bestimmen, in welche Richtung es mit der Schweizer Verkehrspolitik geht.

❑

Weitere Infos: www.avanti-nein.ch

Mehr Strassen – mehr Verkehr

Die Avanti-Initiative ist mittlerweile durch die im Parlament und in den Verkehrskommissionen gut vertretene Auto- und Schwerverkehrslobby zum Gegenvorschlag «Avanti Plus» avanciert. Das Komitee «Avanti-Nein», dem insgesamt 24 Umweltorganisationen wie die Alpen-Initiative, der Verkehrsclub Schweiz (VCS), der WWF Schweiz, pro Natura, Greenpeace und auch die SES angeschlossen sind, sehen die bisherigen umweltpolitischen Fortschritte in der Schweizer Verkehrspolitik gefährdet. Alf Arnold, Geschäftsleiter der Alpen-Initiative, spricht von einem «Strassenbauprogramm à discretion». «Wir gehen davon aus, dass mit der Avanti-Initiative respektive dem Gegenvorschlag ein immenses Strassenbauprogramm von mindestens 30 Milliarden Franken ausgelöst wird», erklärt Alf Arnold. Dieses Bauprogramm hat wiederum zusätzliche Strassenbauinvestionen bei Kantonen und Gemeinden zur Folge.

Die Konsequenzen sind absehbar: Mehr Strassen werden mehr Verkehr und damit mehr Schadstoffe und CO_2-Emissionen verursachen – mit entsprechenden Auswirkungen auf Umwelt und Gesundheit. Das Verkehrswachstum wird einfach «als unabwendbares Faktum akzeptiert, auf das einzig mit einem – nicht genau definierten – Ausbau der Verkehrsinfrastruktur reagiert werden soll», argumentiert das Komitee «Avanti-Nein» in einem Positionspapier gegen die beiden Vorlagen. Auf Mehrverkehr, Stau und Verkehrsengpässe soll vor allem mit dem Ausbau der (National-)Strassen sowie der Beseitigung von Kapazitätsengpässen reagiert werden. – Dieses Rezept ist so altbekannt wie untauglich.