

Zeitschrift: Energieia : Newsletter des Bundesamtes für Energie
Herausgeber: Bundesamt für Energie
Band: - (2006)
Heft: (6): Watt d'Or 2007 : die Auszeichnung für Bestleistungen im Energiebereich

Artikel: Der Stachel der Verkehrspolitik
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-641260>

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: 14.04.2026

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



Der Stachel der Verkehrspolitik

Als «ständigen Stachel im Fleisch der schweizerischen Verkehrspolitik» beschreibt Bundesrat Moritz Leuenberger, der Vorsteher des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den «Verein zum Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr», kurz: die Alpen-Initiative. Mit der Alpen-Transitbörse landete der Verein einen weiteren Coup.

Mit einem der spektakulärsten Abstimmungserfolge überhaupt, der Annahme des gleichnamigen Volksbegehrens im Jahr 1994, hat die Schweizer Verkehrspolitik eine unmissverständliche Vorgabe: «Der Bund schützt das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs».



Alf Arnold, Geschäftsführer Alpen-Initiative

INTERNET

Verein «Zum Schutz des Alpengebiets»:
www.alpeninitiative.ch

Kontakt

Alpen-Initiative
Verein «Zum Schutz des Alpengebiets
vor dem Transitverkehr», Postfach 28
Herrengasse 2, 6460 Altdorf
Alf Arnold, Tel. 041 870 97 81
alf.arnold@alpeninitiative.ch

Markt soll Verteilung der Transitfahrten regeln

Seither schaut die Alpen-Initiative der Politik auf die Finger. Doch als reine Kontrolleure der Umsetzung des Volkswillens sehen sich die Initianten nicht. Vor fünf Jahren traten Vertreter der Alpen-Initiative erstmals mit einer Idee aufs politische Parkett, die unter dem Eindruck der Brandkatastrophe im Gotthardtunnel geboren worden war: die Alpen-Transitbörse. Die Politik setzt die Obergrenze an Transitfahrten durch die Alpen, der Markt regelt die Verteilung. Das ist, vereinfacht ausgedrückt, das Prinzip der Alpen-Transitbörse.

Schon damals war klar, dass sich die im Jahr 2000 formulierten Ziele, eine Reduktion der Transitfahrten von 1,4 Millionen im Jahr 2000 auf 650 000 im Jahr 2009, mit den bisherigen politischen Instrumenten nicht erreichen lassen. Diese hatten ausschliesslich lenkenden, nicht aber plafondierenden Charakter. Die Idee der Alpen-Transitbörse verlangt hingegen die klar definierte Obergrenze nicht als Ziel, sondern als Vorgabe der Politik und setzt bei der Verteilung der Kontingente auf den Markt. Alf Arnold, Geschäftsführer der Alpen-Initiative, war selbst ein wenig überrascht, dass der Vorschlag im Departement Leuenberger auf offene Ohren stiess.

Erfolgreiches Klinkenputzen in ganz Europa

Eine Machbarkeitsstudie wurde in Auftrag gegeben, Nationalrat Fabio Pedrina, Präsident der Alpen-Initiative, reichte im Parlament ein Postulat ein. Die Alpen-Initianten liessen nicht locker. Auf verschiedenen nationalen

und internationalen Bühnen propagierten sie ihr Projekt, traten an Fachmessen auf, klopfen an die Türen von Ministerialbüros, Lobbyisten und regionalen Aktivisten im ganzen Alpenraum. Es war ein steter Tropfen, Überzeugungsarbeit auf allen Ebenen, von Ljubljana über Bern bis nach Brüssel. Ein erster Durchbruch auf der nationalen Bühne war das Ergebnis der Machbarkeitsstudie, die die Alpen-Transitbörse als «realistisches, effizientes und effektives Instrument der Verkehrspolitik» beurteilte. Eine zweite Studie, bei der es vor allem um technische Details geht, steht inzwischen kurz vor dem Abschluss. International brachte die Konferenz «Suivi de Zürich» der Verkehrsminister der Alpenstaaten im November 2005 erste konkrete Ergebnisse. Hier brachte Moritz Leuenberger die Idee der Alpen-Transitbörse offiziell aufs europäische Parkett. Es war weniger rutschig als vielleicht erwartet. Im Juni 2006 heisst es im «Weissbuch Verkehr» der Europäischen Kommission, dass die Einführung einer Alpen-Transitbörse «geprüft» werde.

Der Stachel bleibt im Fleisch sitzen

Der Weg zur Durchsetzung ist noch weit. Auch auf der nationalen Bühne. Denn im bundesrätlichen Entwurf zum Güterverkehrsgesetz soll das Verlagerungsziel um sechs Jahre bis zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels hinausgeschoben werden. Die Alpen-Initiative lässt nicht locker. Sie verlangt die Einführung der Alpen-Transitbörse auf dem Verordnungsweg ab 2008. Der Stachel im Fleisch der schweizerischen Verkehrspolitik wird die Politiker auch künftig auf Trab halten.

(fju)