

Zeitschrift: Energie & Umwelt : das Magazin der Schweizerischen Energie-Stiftung SES
Herausgeber: Schweizerische Energie-Stiftung
Band: - (2004)
Heft: 1: Allgegenwärtig : Erdöl ist das ganze Leben

Artikel: Agglo- und Verlagerungspolitik avanti umsetzen!
Autor: Braunwalder, Armin
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-586112>

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

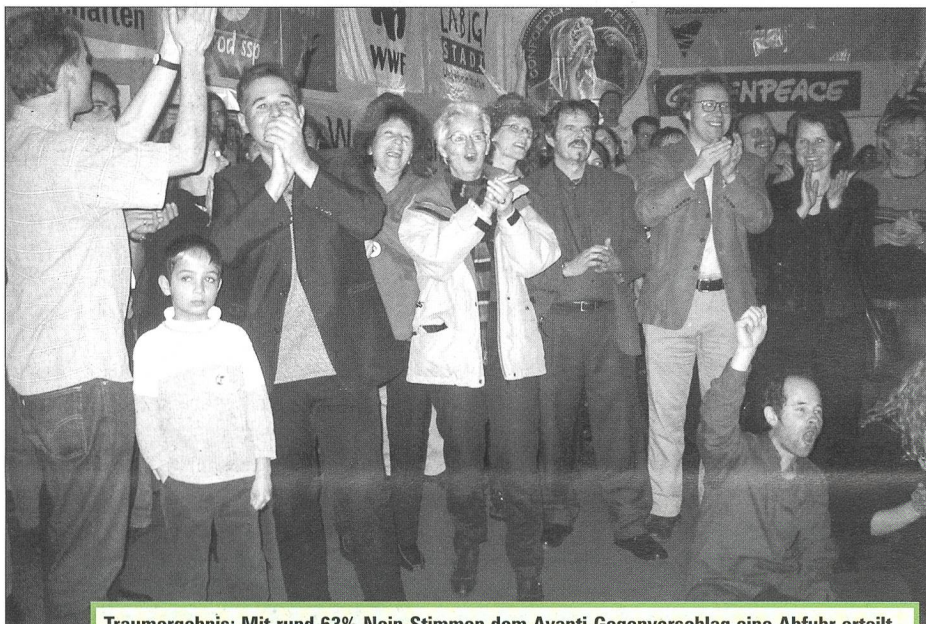
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media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

Download PDF: 04.05.2026

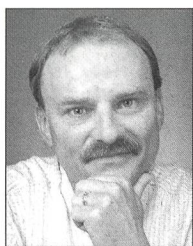
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Agglo- und Verlagerungspolitik avanti umsetzen!

In nie erwartetem Ausmass haben die StimmbürgerInnen dem Avanti-Gegenvorschlag am 8. Februar eine Abfuhr erteilt. Null Standesstimmen und 62,8% Nein – ein Traumergebnis für die Avanti-GegnerInnen, ein Alptraumresultat für die Avanti-Promotoren. Sie haben mit der in ein Lockvogelangebot verpackten zweiten Tunnelröhre am Gotthard im wahrsten Sinn des Wortes auf Granit gebissen. Jetzt ist Avanti in der Agglomerations- und Verlagerungspolitik angesagt.



Traumergebnis: Mit rund 63% Nein-Stimmen dem Avanti-Gegenvorschlag eine Abfuhr erteilt.



**Von Armin Braunwalder,
SES-Geschäftsleiter**

Die Schweiz ist rot. So zumindest präsentierte sich die Abstimmungslandkarte am 8. Februar. Dass selbst die Bevölkerung in strassenfreundlichen Kantonen wie Tessin, Waadt oder Aargau ihren prominenten Avanti-Promotoren den Vogel zeigte, spricht Bände. Was die Herren Giezendanner, Theiler und Co. als Demontage des Alpenschutzartikels

angelegt hatten, wurde unvermittelt zum Steilpass für eine nachhaltigere Verkehrspolitik: Jetzt müssen die unbestrittenen Verkehrsprobleme in den Agglomerationen angepackt und gelöst werden. Jetzt muss der Bundesrat die 1994 beschlossene Verlagerungspolitik verstärken und endlich umsetzen.

Kaum war der Jubel am Abstimmungssonntag verklungen, ging der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) in die Offensive. Den Tarif gab dessen verkehrspolitischer Leiter, Adrian Schmid, bekannt. Das grüne Polit-Urgestein aus Luzern nimmt die Avanti-Promotoren mit ihren schalmeienhaften Erklärungen zur Förderung des Agglomerationsverkehrs beim Wort. Mindestens 350 Millionen Franken pro Jahr aus Benzingeldern, so Schmid, müssen jetzt für den

Agglomerationsverkehr drinliegen. Das ist der kleinste gemeinsame Nenner. Diese von Bundesrat und Parlament versprochene Summe war unbestritten und diente aus abstimmungstaktischen Gründen sozusagen als «Praliné», der den «Avanti-Kuhfladen» (Ständerat Ernst Leuenberger) schmackhaft machen sollte.

VCS macht Dampf

Mit dem Nein zum Avanti-Gegenvorschlag fehlt weiterhin eine ausreichende und verlässliche Finanzierung des Agglomerationsverkehrs. Dort bestehen heute unbestrittenermassen die grössten Verkehrsprobleme. In der Abstimmungskampagne zu Avanti wurde von Gegnern wie Befürwortern der Finanzierungsmodus über die Mineralölsteuer nie in Zweifel gezogen. Unklar war die Summe der zur Verfügung zu stellenden finanziellen Mittel. Die genannten 300–350 Millionen Franken sowie deren Verteilung zwischen Schiene und Strasse löste namentlich bei GegnerInnen der Abstimmungsvorlage die Befürchtung aus, dass die finanziellen Mittel überhaupt in dieser Höhe zur Verfügung stehen würden und ob dabei nicht einseitig die grössten Agglomerationsräume und der Strassenbau profitieren könnten. Klar ist, dass aus ökologischen und volkswirtschaftlichen Gründen heute Lösungen für die Agglomerationsverkehrsprobleme entwickelt und schnell umgesetzt werden müssen. Der VCS hat dazu bereits konkrete Vorstellungen. Er schlägt einen Verfassungsartikel vor, der die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfra-

strukturen in den Agglomerationen sichert. Die Finanzierung der notwendigen Agglomerationsprogramme würde damit über die Treibstoffzölle verbindlich geregelt. In einer breiten überparteilichen Plattform sollen jetzt Nägel mit Köpfen gemacht werden. Für Adrian Schmid ist klar: «Entweder bringt der Bundesrat selber eine solche Vorlage, oder es gelingt über einen Vorstoss im Parlament. Gelingt beides nicht, erwägen wir eine Volksinitiative.»

Nicht nur der VCS sieht sich nach dem Avanti-Nein verkehrspolitisch im Aufwind. Auch die Alpen-Initiative fühlt sich nach dem deutlichen Nein zur zweiten Gotthardstrassenröhre gestärkt. Deren Präsident, der Tessiner SP-Nationalrat Fabio Pedrina, hielt anlässlich der Jubiläumspressekonferenz «10 Jahre Alpen-Initiative» mit seiner Kritik an Bundesrat und Parlament nicht zurück: «Es ist nicht nichts geschehen seit der Annahme der Alpen-Initiative vor zehn Jahren. Aber es ist nicht einmal Dienst nach Vorschrift, was uns Bundesrat und Parlament in dieser Zeit bezüglich Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene geboten haben.» Es komme faktisch einer Dienstverweigerung am Volk gleich, wenn zehn Jahre nach der Abstimmung über die Alpen-Initiative mehr statt weniger Lastwagen die Alpen querten. Pedrina übergab darum Bundespräsident Joseph Deiss ein «Dienstbüchlein» mit 37 konkreten Massnahmen zur Umsetzung des Verfassungsauftrags.

Gas geben bei der Verlagerungspolitik

Die Verlagerungsbilanz ist ernüchternd: Statt 985'000 Lastwagen (1994) querten im Jahr 2003 knapp 1,3 Millionen LKW die Schweizer Alpen. Im Jahr 2000 waren es gar 1'404'000 LKW. Diese Zahlen erstauen angesichts der Vorgeschichte nicht. Die Schweiz hat die bilateralen Abkom-

men mit der EU unterschrieben und ratifiziert und damit die Verlagerungspolitik in Fesseln gelegt. Zwar wurden das Nacht- und Sonntagsfahrverbot, die LSVA und die Querfinanzierung der Bahn mit LSVA-Geldern international abgesichert. Aber gleichzeitig wurde die Gewichtslimite auf 34 bzw. ab 2005 auf 40 Tonnen angehoben. Dadurch wird der Strassentransport begünstigt. In der Bilanz haben sich LSVA und Anhebung der Gewichtslimite in etwa ausgeglichen. Die vom Bundesrat im ursprünglichen Verlagerungskonzept vorgesehene Alpentransitabgabe (ATA) fiel aus Abschied und Traktanden, weil die vom Abkommen erlaubte Höhe der LKW-Gebühren für eine Transitfahrt bereits durch die LSVA fast ausgeschöpft wird. Es erstaunt deshalb nicht, dass das Parlament gezwungen war, als flankierende Massnahmen zum Landverkehrsabkommen zwei (teure) Beihilfsmassnahmen zu beschliessen:

- das Verkehrsverlagerungsgesetz (zeitlich begrenzt),
- den Zahlungsrahmen für die Unterstützung des Eisenbahngüterverkehrs (für elf Jahre).

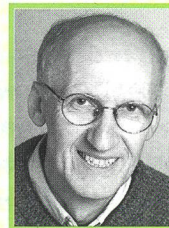
Der grosse Gewinn des Verkehrsverlagerungsgesetzes liegt weniger bei den damit initiierten Massnahmen (primär eine Verbesserung der LKW-Kontrollen) als bei der Konkretisierung der Zielsetzung: Stabilisierung der Zahl der alpenquerenden LKW-Fahrten auf dem Niveau des Jahres 2000 in den ersten beiden Jahren des Landverkehrsabkommens (2001 und 2002), Reduktion auf jährlich 650'000 Fahrten bis zwei Jahre nach Eröffnung der Neat am Lötschberg, also bis zirka 2009. Wenn Bundesrat und Parlament weiterhin nicht einmal Dienst nach Vorschrift leisten und in ihrem Sparwahn bei der Verlagerungspolitik weiterhin auf die Finanzbremse treten statt Gas zu geben, wird dieses Ziel nicht zu erreichen sein.

LKW an die Börse!

Die Alpen-Initiative fordert mit Vehemenz die Einführung einer so genannten «Alpentransitbörse». Das Prinzip ist einfach: Der Bund gibt für jede erlaubte alpenquerende LKW-Fahrt gratis (oder kostenpflichtig) eine Lizenz heraus. Die Zahl der Lizenzen orientiert sich am Verlagerungsziel: Im Jahr 2009 sind maximal noch 650'000 LKW-Fahrten möglich. Die Lizenzen kann erwerben, wer auch Güter mit der Bahn über Gotthard oder Lötschberg-Simplon transportiert. Der Bundesrat legt jährlich für jeden Teilmarkt fest, wie viele Bahntransporte nötig sind, um eine Lizenz für einen Strassenverkehr zu erwerben. Die Lizenzen werden auf Teilmärkte aufgeteilt (Binnen-, Import/Export- und Transitverkehr). Die Lizenzen sind innerhalb der Teilmärkte frei handelbar. Der Bund richtet für den Handel der Lizenzen eine Internet-Börse ein. Er kann deren Betrieb teilweise oder ganz Privaten übertragen.

PERSÖNLICH

Alf Arnold



Heute ist Alf Arnold Geschäftsführer der Alpen-Initiative in Altdorf. In den Achtzigerjahren war er SES-Stiftungsrat und Anti-AKW-Aktivist an vorderster Front. Seine Kampagnenerfahrung von damals hat Arnold für die Alpen-Initiative nutzbar gemacht. Das «verkehrspolitische Gewissen des Kantons Uri» hat mit seiner grossen Kompetenz massgeblich zum Erfolg von 1994 beigetragen. Als Präsident des nationalen Komitees Avanti-Nein hat Alf Arnold die Fäden gezogen und entscheidenden Anteil am überwältigenden Erfolg vom 8. Februar.

Ueli Müller



Ueli Müller arbeitet heute für die Verkehrskampagne des Verkehrsclubs der Schweiz und hat die Avanti-Nein-Kampagne geleitet. Als Atomcampaigner bei Greenpeace hat Ueli Müller die Unterschriftensammlung für die Volksinitiativen «Strom ohne Atom» und «MoratoriumPlus» zum Erfolg geführt. «Wir waren mit den Kampagnen-Verantwortlichen von «Strom ohne Atom» in regelmässigem Austausch», sagt er. Das Komitee Avanti-Nein habe aus der Atomausstiegskampagne wichtige Lehren gezogen.

Patrick Frei



Als Informationsbeauftragter von «Strom ohne Atom» hat Patrick Frei zum guten Kampagnen-Groove beigetragen. Das Ergebnis war zwar niederschmetternd. Dafür konnte Patrick seine gesammelten Erfahrungen als Informationsbeauftragter in die Avanti-Nein-Kampagne einbringen. Wer auf seinem Leserbrief-Verteiler stand, wurde gnadenlos mit Goodnews, Hard Facts und Motivationspritzen versorgt.