

# 30 Milliarden für die Umweltzerstörung? Nein!

Autor(en): **Müller, Ueli**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **98 (2003)**

Heft 2

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-176033>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

«Avanti»-Initiative wäre ein fatales Eigengol

## 30 Milliarden für die Umweltzerstörung? Nein!

«Avanti» nennt sich die Volksinitiative, mit der die Strassenverkehrs-Verbände eine zweite Gotthard-Strassenröhre durchstieren und die Autobahnen Genf-Lausanne und Bern-Zürich auf sechs Spuren verbreitern wollen. «Vorwärts» bringen würde sie vor allem die Belastung von Mensch und Umwelt durch den Strassenverkehr.

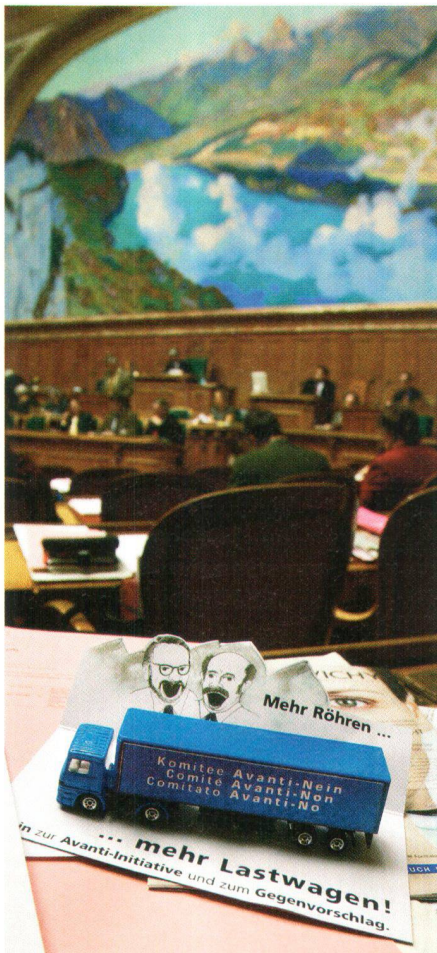
Ueli Müller, Verkehrs-Club der Schweiz, Bern

Die «Avanti»-Initiative brächte mehr Autobahnen und diese logischerweise mehr Autos und Lastwagen. Nicht zuletzt am Gotthard. Deshalb will der Bundesrat dort kein weiteres Loch. Dafür einen gezielten Ausbau von Schiene und Strasse in den Agglomerationen – da wo die grössten Verkehrsprobleme vorhanden sind. Einen entsprechenden Gegenvorschlag unterbreitete er dem Parlament. Der Nationalrat machte im vergangenen Dezember daraus ein Strassenbau-Multipack: sämtliche «Avanti»-Forderungen verschmolz er mit dem bundesrätlichen Gegenvorschlag. So soll nun ein Drittel des gesamten Schweizer Autobahnnetzes ausgebaut werden. Dafür will der Nationalrat eine Sonderfinanzierung, die auch anderswo ein grosses Loch hinterlassen würde: in der Bundeskasse nämlich.

### Argumente von «Avanti-Nein»

Um den gigantischen Scherbenhaufen zu verhindern, den eine Annahme der «Avanti»-Initiative oder des Gegenvorschlages hinterlassen würde, ist das Komitee «Avanti-Nein» gegründet worden. 25 Verkehrs- und Umweltschutzorganisationen – darunter auch der Schweizer Heimatschutz – sowie Gewerkschaften haben sich zusammengeschlossen, weil sie überzeugt sind, dass sie die besseren Argumente auf ihrer Seite haben:

- Alpenschutz wird durchlöchert: Der Bau der 2. Gotthard-Strassenröhre würde den Alpenschutz aus den Angeln heben. Die sensiblen Alpenregionen, welche heute bereits gefährdet



Trotz der Vorweihnachts-Gabe des Komitees Avanti-Nein hat der Nationalrat entschieden, der Lastwagenflut und damit der Umweltbelastung und dem Schuldenberg weitere Kanäle zu öffnen (Bild M. Flückiger)

*En dépit du cadeau de Noël du comité Avanti-Non, le Conseil national a décidé d'ouvrir de nouvelles voies aux flux de camions et d'aggraver ainsi la charge sur l'environnement et la montagne de dettes* (photo M. Flückiger)

sind, wären endgültig verloren.

- Verlagerungspolitik wird aufgegeben: Das Schweizer Volk hat mehrfach bekräftigt, dass der Schwerverkehr von der Strasse auf die Schiene verlagert werden muss. Mit «Avanti» würde dem internationalen Schwerverkehr «freie Fahrt» durch die Schweizer Alpen gewährt.

- Bundeshaushalt wird geplündert: Das gesamte Strassenbaupaket kostet

gegen 30 Milliarden Franken – mehr als NEAT und Bahn 2000 zusammen. Der darin vorgesehene Strassenbau-Fonds entzieht dem Bundeshaushalt grosse Mittel, indem er sie an der «Schuldenbremse» vorbei schleust.

Allein die Ersteinlage kostet den Bundeshaushalt in einem Jahr 1,7 Milliarden Franken, die in anderen Bereichen eingespart werden müssen.

- NEAT-Rentabilität ist gefährdet: Die 2. Gotthard-Strassenröhre konkurrenziert die Neuen Alpentransversalen für die Schiene (NEAT), noch bevor die Jahrhundert-Bauwerke eröffnet sind. Welch ein Unsinn: eine öffentliche Investition konkurrenziert und gefährdet eine andere! Darf heute in Zeiten knapper Bundesfinanzen so mit den öffentlichen Mitteln umgegangen werden?

- Der öffentliche Verkehr ist effizienter: Investitionen im öffentlichen Verkehr haben weit höheren Nutzen. Der Bau von 10 Kilometern Autobahn im Zürcher Oberland kostet 1 Milliarde Franken. Mit der Hälfte dieses Geldes könnte ein Ausbau der S-Bahn die ganze Region flächendeckend erschliessen – ohne Landverschleiss, Dreck und Lärm.

- Nachhaltigkeit wird verletzt: Wenn wir weiter Strassen ausbauen, wird auch der Strassenverkehr ungebremst weiter wachsen. Damit wird auch der Ausstoss an Schadstoffen, beispielsweise die gefährlichen, krebserregenden Feinstaub-Partikel, weiter ansteigen. Auch um mit dem Klimaschutz endlich ernst zu machen, müssen wir andere Wege finden, um unsere Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen.

### Für eine wuchtige Absage

Die «Avanti»-Initiative und der Gegenvorschlag wären für die schweizerische Umwelt-, Verkehrs- und Finanzpolitik ein fatales Eigengol. Im Laufe des Jahres 2004 werden die schweizerischen Stimmbürger(innen) Gelegenheit haben, dies mit einem wuchtigen «Nein» zu verhindern.