

13. Januar 2004, , Neue Zürcher Zeitung

Grabenkampf um die Verkehrspolitik

Der Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative, über den am 8. Februar abgestimmt wird, hat einen kurzen, aber höchst heftigen verkehrspolitischen Gesinnungskampf ausgelöst. Nachfolgend markieren zwei Parteivertreter die argumentativen Extrempositionen.

Von Ulrich Giezendanner, Nationalrat SVP, Rothrist

Infrastrukturen für die Bedürfnisse der Volkswirtschaft

Es ist wohl unbestritten, dass unsere Schweiz sehr dezentral besiedelt ist. Ein Land mit dieser Topographie und Geographie ist auf einen sehr hohen Mobilitätsstandard angewiesen. Dass die beiden Verkehrsträger Schiene und Strasse ein integrales Verkehrssystem darstellen, war der Mehrheit der Verkehrskommission des Nationalrates bei der Erarbeitung des Gegenvorschlages zur Avanti-Initiative von Anfang an bewusst. Es ist wohl einmalig in der Geschichte der schweizerischen Verkehrspolitik, dass eine solch praxis- und bedürfnisbezogene Vorlage dem Volk zur Abstimmung vorgelegt werden kann.

Teure Stautunden

1995 zählten wir in der Schweiz noch rund 1750 Stautunden. Im Jahre 2002 staute sich der Verkehr bereits während etwa 10 000 Stunden (inkl. Gotthard). Diese Staus kosten unsere Volkswirtschaft mindestens 1,5 Milliarden Franken pro Jahr. Es ist auch Tatsache, dass der Stop-and-go-Verkehr sehr umweltbelastend ist. Unser Strassennetz muss endlich den Bedürfnissen der Volkswirtschaft angepasst werden. Das heisst nicht nur Ausbau des Strassennetzes, sondern auch sinnvoller Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Bereits mit der Finöv-Vorlage hat das Schweizervolk rund 30 Milliarden Franken für den Ausbau von Bus und Bahn 2000 und für die Neat beschlossen.

Diese Bauwerke werden weitgehend vom Strassenverkehr (LSVA, Mineralölsteuer usw.) finanziert, was einmalig ist auf der ganzen Welt. Mit dem Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative soll der öffentliche Verkehr abermals ausgebaut werden, mit diesem Geld aber wird in die Agglomerationen investiert. Sinnvoll ist dieser Finanzierungsvorschlag (rund 300 Millionen jährlich), weil damit auch die Strassen entlastet werden.

Saubere und transparente Finanzierung

Die Finanzierung neuer und leistungsfähiger Infrastrukturen wird ohne neue Steuern gemacht. Für das jährliche Investitionsvolumen von rund 1,5 Milliarden Franken (gleich hoch wie heute) wird analog zum öffentlichen Verkehr ein Fonds eingerichtet. Dieser Fonds unterliegt der Schuldenbremse. Auch darf sich dieser Fonds nicht verschulden. Jeder Benutzer des Privatverkehrs bezahlt schon heute mit jedem Liter Benzin oder Diesel rund 85 Rappen an Abgaben. Ein Teil dieser Abgaben wird zweckgebunden in den erwähnten Fonds fliessen.

Mit dem Geld werden nicht nur dringend benötigte neue Strassen oder Ausbauten finanziert, es werden auch Infrastrukturen unterhalten, ganz nach dem Motto «Unterhalt ist Werterhalt». Bei Annahme des Gegenvorschlages hat der Bundesrat dem Parlament ein für vier Jahre gültiges Bauprogramm vorzulegen. Das Parlament kürzt oder erweitert dann diesen Vorschlag. Das Argument, dass mit dem Gegenvorschlag ein unkontrollierter Strassenbau beginnen würde, ist somit absurd.

Sicherheit geht vor!

Im Jahre 1980 wurden die beiden Autobahntunnels am Gotthard und am Seelisberg eröffnet. Im Gotthardtunnel (mit Gegenverkehr) gab es in den letzten zwanzig Jahren leider rund dreissig Verkehrstote zu beklagen. In der gleichen Zeit ereigneten sich im richtungsgetretenen Seelisbergtunnel neun tödliche Unfälle. Übrigens wird auch der neue Monte-Ceneri-Tunnel (Bahn) aus Sicherheitsgründen mit zwei richtungsgetretenen Röhren gebaut. Die zweite Röhre am Gotthard wird aber nicht in erster Priorität gebaut. Bei dieser Gelegenheit kann auch hier das Volk entscheiden, ob es den Alpenschutzartikel für den zweiten Tunnel von Göschenen nach Airolo ausser Kraft setzen will.

Dank dem Gegenvorschlag können in der ganzen Schweiz Projekte flächendeckend über viele Jahre realisiert werden. Das schafft und sichert auch Arbeitsplätze im Baugewerbe in der ganzen Schweiz. Wer sichere Strassen, Autobahnen, neue Umfahrungsstrassen in Agglomerationen, Trambahnen, S-Bahn-Einfahrten oder Park-and-ride-Anlagen will, stimmt im Sinne einer zukunftsgerichteten Schweiz der Vorlage zu.

Nein zur Kehrtwende in der Verkehrspolitik

Von Ruth Genner, Nationalrätin und Präsidentin Grüne, Zürich

Die eidgenössischen Räte haben mit knapper Mehrheit der Volksinitiative «Avanti», die auf reinen Autobahnbau und eine zweite Gotthardröhre gesetzt hat, eine weit unvernünftiger und stark angereicherte Lösung als Gegenvorschlag gegenübergestellt. Da die Initiative zurückgezogen worden ist, stimmen wir am 8. Februar 2004 nur noch über den Gegenvorschlag «Avanti plus» ab. Im Paket «Avanti plus» sind ein undefiniertes Strassenausbauprogramm, eine zweite Gotthardröhre und schliesslich ein Strassenbaufonds, der sich über alle finanzpolitischen Rahmenbedingungen hinwegsetzt, enthalten. Nach jahrelangem Ringen um eine kohärente Verlagerungspolitik mit den Eckpfeilern Finöv, LSVA und Neat und einem festgeschriebenen Verlagerungsziel im alpenquerenden Güterverkehr wird nun von bürgerlicher Seite eine verkehrspolitische Kehrtwende vorgeschlagen, welche die bisherige Verkehrspolitik in den Graben fährt.

Verlagerungsziel torpediert

Mit einer Abkehr vom bisherigen Verlagerungskonzept würden sämtliche Errungenschaften im raumplanerischen, umwelt- und klimapolitischen Bereich nichtig, da die Strasse wieder zum Verkehrsträger Nummer eins hochgehoben würde. Das Zeichen an die Verhandlungspartner innerhalb von Europa wäre verheerend. Der Alpenschutzartikel, der im Kernsatz gegen den Ausbau der Strassenkapazitäten im Transitverkehr steht, würde mit dieser Abstimmung ausgehebelt. Mit der zweiten Gotthardröhre würden wir ausserdem klar signalisieren, dass der Weg für die Lastwagen durch die Schweiz weit offen stünde. Ausserdem wäre die Konkurrenzierung der Neat durch eine zweite Gotthardröhre einem finanzpolitischen Schildbürgerstreich gleichzusetzen. Gerade mit der Einführung der LSVA sollte nicht nur die Neat teilweise finanziert werden, sondern es sollten auch endlich die Spiesse für die verschiedenen Verkehrsträger von Schiene und Strasse gleich lang gemacht werden. Noch bevor nun die Neat dem Verkehr übergeben werden kann, soll nun mit «Avanti plus» dem bisherigen Konzept der Verlagerung Konkurrenz erwachsen!

Strategie einer «Betonfraktion»

Hinter dieser Strategie steht eindeutig eine «Betonfraktion», die nun nach Vergabe der wesentlichen Bauaufträge am Lötschberg und am Gotthard neue Aufgaben sucht. Die gleichen Kreise scheuen sich ferner nicht, das Betriebskonzept der Neat - ohne dass es jemand im Detail kennt - bereits heute in Verruf zu bringen und die dort entstehenden roten Zahlen grösser und röter zu schreiben, als dies je nötig sein wird.

Autobahnbau fördert den Stau

Gerade weil wir es uns finanzpolitisch nicht leisten können, zwei Verkehrssysteme im Vollausbau zu zahlen, müssen wir uns prioritär auf die zukunftsfähige und sinnvollere Lösung beschränken, und das ist nun einmal der öffentliche Verkehr. Das Gebot der Nachhaltigkeit zeigt, dass wir aus raumplanerischen und ökologischen Gründen auf die Schiene setzen müssen. Der Bau von weiteren Autobahnen im Land mit dem dichtesten Autobahnnetz der Welt hilft ganz besonders den Agglomerationen nicht zur Auflösung der Staus.

Zum Glück kennen wir mit dem Zürcher Verkehrsverbund und der Zürcher S-Bahn einen politischen Lösungsansatz, der gezeigt hat, dass die Akzeptanz dieser Verkehrsform in der Bevölkerung hoch ist und dass verkehrspolitisch die Weichen tatsächlich anders gestellt werden können. Die vage versprochenen Mittel für den Agglomerationsverkehr im Paket der «Avanti plus»-Vorlage sind nicht nur viel zu knapp, sondern auch nicht wirklich zugesichert. Auf dieses Zuckerchen dürfen wir uns nicht einlassen. Das Avanti-Projekt ist rückwärts gerichtet, es fördert den Umweltverzehr, verschleisst die nur noch knappen Landschaftsressourcen und löst obendrauf mit Strassenbau unsere Mobilitätsprobleme überhaupt nicht.

Die Position der NZZ

zz. Der Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative will die drängendsten Verkehrsengpässe auch in den Agglomerationen beseitigen und rückt deshalb den Bau einer zweiten Strassenröhre durch den Gotthard in die hintere Priorität, was fraglos richtig ist. Er setzt auf die Förderung aller Verkehrsträger, wenngleich der Strassenverkehr darin das Schwergewicht bildet. Zwar bleibt die Genese des Gegenvorschlags demokratiepolitisch fragwürdig, und finanzpolitisch ist der neue Fonds aus Mineralölsteuern und Autobahnvignette problematisch, entzieht er doch einen einzelnen Bereich dem andernorts herrschenden Spardruck. Verkehrs- und regionalpolitisch weist die Vorlage aber auch Vorteile auf. So erhält der Agglomerationsverkehr statt wie bisher 25 Millionen künftig jährliche Bundesbeiträge von mindestens 300 Millionen Franken. Auch wenn im Parlament noch mit scharfen Verteilungskämpfen um den Ausbau der einzelnen Verkehrsträger zu rechnen ist - ohne diese Vorlage würde dem öffentlichen Verkehr nach den angekündigten Sparprogrammen in den nächsten Jahren niemals mehr so viel Geld zur Verfügung gestellt. Aufgrund dieser Güterabwägung und unter dem Vorbehalt, dass sämtliche Ausbauprogramme straff auf Rentabilität und echte Engpasskriterien ausgerichtet sein müssen, empfiehlt die NZZ Annahme des Avanti-Gegenvorschlages.

.....
Diesen Artikel finden Sie auf NZZ Online unter:

http://www.nzz.ch/dossiers/2004/abstimmung_0208/2004.01.13-il-article9C7E5.html

.....

Copyright © Neue Zürcher Zeitung AG

.....