



Vernunft Schweiz

Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative

Worum geht es?

Bei der Abstimmung zum Gegenvorschlag zu „Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen“ geht es um den Bereich der Verkehrspolitik und daher im Groben um die Frage, mit welchen Massnahmen heute und in Zukunft eine hohe Mobilität der Bürger gewährleistet werden kann.

Studien zeigen, dass es sowohl auf den Autobahnen als auch in städtischen Agglomerationsgebieten zunehmend zu Überlastungen und Engpässen kommen wird. Negative Auswirkungen auf Umwelt, Wirtschaft und die Lebensqualität der Bürger sind vorprogrammiert. Es geht also nicht nur darum, wie lange sie künftig im Stau stehen, sondern auch darum, wie gut die Luft ist, die sie atmen und wie attraktiv die Schweiz für Unternehmen ist, die auf ein gutes Strassen- und Schienennetz angewiesen sind.

Die Initiative und der Gegenvorschlag

Vor diesem Hintergrund wurde am 28. November 2000 die Volksinitiative „Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen“ eingereicht und damit ein Prozess angestossen, der schliesslich im Gegenvorschlag der Bundesversammlung endete, über den am 8. Februar 2004 abgestimmt wird.

Der Gegenvorschlag hat folgende Schwerpunkte:

- Erstens verpflichtet er den Bund sich allgemein für eine **angemessene Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur** einzusetzen.
- Zweitens soll die **Kapazität des Nationalstrassennetzes** gezielt erhöht und so Engpässe beseitigt werden.
- Drittens soll der Bund durch Förderung von Strasse und Schiene den **städtischen Agglomerationsverkehr unterstützen** und dessen Effizienz verbessern. Dringliche Projekte sollen dabei spätestens in 8 Jahren in Angriff genommen werden. Der Bundesrat entwickelt hierzu ein Detailprogramm. So sind laut Botschaft des Bundesrates folgende Strecken von hoher Priorität: A1: Härkingen-Wiggertal, A1: Luterbach-Oensingen und die A4: Andelfingen-Schaffhausen Nord.
- Viertens soll die **Finanzierung** durch einen Infrastrukturfonds sichergestellt werden, der sich aus Einnahmen aus der Mineralölsteuer und dem Verkauf von Autobahnvignetten speist. Auf diese Weise lassen sich jährlich 300 bis 350 Millionen Franken für die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs bereitstellen. Zudem werden schon von Verkehrsteilnehmern eingezahlte, bisher aber ungenutzte Mittel von ca. 1,6 Milliarden Franken direkt in den Fonds eingezahlt. Eine Verschuldung des Fonds soll nicht möglich sein.
- Der **Alpenschutzartikel** wird so abgeändert, dass unter der Bedingung, dass die Umverteilung vom Güterverkehr auf die Schiene nicht gefährdet und der Bau einer zweiten Gotthardröhre möglich ist. Ob überhaupt bzw. wann gebaut wird, entscheidet das Parlament separat. Die Initiative gibt dem Parlament lediglich die Möglichkeit darüber zu entscheiden.

Zusammenfassung

Ziel der Vorlage

Die Vorlage verpflichtet den Bund sich künftig stärker für die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur einzusetzen.

Wichtigste Massnahmen

- Beseitigung von zahlreichen Engpässen im Nationalstrassennetz
- Gezielte Förderung von Strasse und Schiene im städtischen Agglomerationsverkehr
- Spezieller Infrastrukturfonds zur Finanzierung der Vorhaben
- Beseitigung der täglichen Staus in zahlreichen Regionen

Vorteile

- Weniger Staus, daher weniger Zeitverlust für die Wirtschaft und die Gesellschaft
- Weniger Umweltbelastungen durch weniger im Stau stehende Autos
- Investitionen kurbeln die Wirtschaft an.
- Sicherung/Schaffung von Arbeitsplätzen in der Baubranche

Nachteile

- Bestimmungen des Alpenschutzes könnten umgangen werden, da unter strengen Auflagen der Bau einer zweiten Gotthardröhre möglich wird.
- Gegner der Initiative bemängeln, dass kein Geld für die Lärmbekämpfung vorgesehen ist.
- Freiere Strassen könnten zu mehr Verkehr und somit zu einer höheren Umweltbelastung führen.
- Eventuell muss zur Finanzierung die Mineralölsteuer erhöht werden.
- Kritiker befürchten eine einseitige Bevorzugung der Strasse gegenüber dem öffentlichen Verkehr.

Verschiedene Positionen

Während nach Ansicht des Bundesrates der Gegenvorschlag ein verkehrsübergreifendes, integriertes Programm ermöglicht und positive Auswirkungen auf Wirtschaft und Gesellschaft hätte, spricht das Initiativkomitee „Avanti-Nein“ von Masslosigkeit, von einer Opferung des Alpenschutzes und befürchtete gar ein Ansteigen der Mineralölsteuer um 30 Rappen pro Liter. Zudem sehen die Gegner des Gegenvorschlages die Hintertür für den baldigen Bau einer zweiten Gotthard-Röhre geöffnet. Kritiker stellen ausserdem die Frage, ob der Gegenvorschlag nicht einseitig die Strasse bevorzugt und somit Verkehrs- und Gesundheitsbelastungen schafft anstatt sie zu lösen. Ausserdem, so kritische Stimmen im Parlament, umgehe die Fondslösung die Bestimmungen über die Schuldenbremse.

Volkswirtschaftliche Auswirkungen

Die Fähigkeit einer Volkswirtschaft Personen und Güter zu transportieren ist ein Standortfaktor der die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen und Regionen wesentlich beeinflusst. Eine gute Verkehrsinfrastruktur ist daher für die Schweiz von entscheidender Bedeutung. Die Globalisierung der Wirtschaft, die Erweiterung der Märkte in Europa und immer verkehrsintensivere Produktionsmethoden der Unternehmen werden in Zukunft für ein steigendes Verkehrsaufkommen sorgen, was zu einer weiteren Verschärfung der Verkehrssituation führen wird. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation rechnet bis 2020 gar mit einem flächendeckenden Zusammenbruch des Verkehrs, wenn keine Gegenmassnahmen ergriffen werden. Der Gegenvorschlag reagiert auf diese Entwicklung, indem er dem Bundesrat ermöglicht, gezielte Investitionen zu Gunsten der Verkehrsinfrastruktur zu tätigen. Damit kann er einen Beitrag zur Lösung heutiger und künftiger Verkehrsprobleme leisten.

Auch Staukosten, in Form von Zeitverlust für den Bürger und die Wirtschaft, die von 750 Millionen bis 1,2 Milliarden Franken pro Jahr ausmachen, können so abgebaut werden.

Zusätzliche Investitionen, die Bundesrat Moritz Leuenberger auf 14 Milliarden Franken innerhalb von 20 Jahren beziffert (Das Komitee „Avanti-Nein“ spricht von ca. 30 Milliarden Franken), haben allgemein und vor allem für die Baubranche positive Effekte. Diese beschäftigt immerhin 8 % der Bevölkerung.

Doch was auf der einen Seite ausgegeben wird, fehlt womöglich auf der anderen Seite. Daher ist für die Bestimmung möglicher volkswirtschaftlicher Nachteile wichtig zu wissen, wie die Investitionen finanziert werden sollen. Im Gegenvorschlag wird ausdrücklich eine Finanzierung durch zusätzliche Schulden ausgeschlossen. Sollten die oben angegebenen Mittel nicht reichen, besteht für den Bundesrat z.B. die Möglichkeit beim Parlament eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags zu beantragen. Die resultierenden höheren Benzinkosten hätten negative Auswirkungen auf Wachstum und Beschäftigung, da mit höheren Kosten für Unternehmen zu rechnen wäre.

Auswirkungen auf die Umwelt

Die Auswirkungen auf die Umwelt sind hingegen schwerer abzuschätzen. Einerseits wird eine Verflüssigung des Verkehrs auf den Nationalstrassen zu einem höherem Verkehrsaufkommen und somit zu einem höherem Schadstoffausstoss und einer höheren Lärmbelastung führen, andererseits kann durch gezielte Beseitigung von Staus und Engpässen die Umweltsituation in Agglomerationsgebieten verbessert werden. Zu berücksichtigen ist zudem, dass ein Teil der Gelder für die Förderung des umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrs vorgesehen ist.

Literaturverzeichnis

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation [UVEK] (2003). *Avanti-Gegenvorschlag: Strasse und Schiene im Verbund gegen Stau*. Gefunden am 11. Dezember unter <http://www.uvek.admin.ch/dokumentation/medienmitteilungen/artikel/20031106/01714/index.html?lang=de>

Komitee Avanti-Nein (2003). *Nein zum Avanti-Bschiss!* Gefunden am 11. Dezember unter <http://www.avanti-nein.ch/d/>

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation [UVEK] (2003). *Herausforderungen der schweizerischen Verkehrspolitik Referat*. Gefunden am 11. Dezember unter http://www.uvek.admin.ch/dokumentation/reden_gs/rede/00175/index.html?lang=de

Der schweizerische Bundesrat (2002). *Botschaft zur Volksinitiative «Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen»*. Gefunden am 11. Dezember unter <http://www.admin.ch/ch/d/ff/2002/4501.pdf>

Bundesamt für Statistik (2001). *Eckdaten*. Gefunden am 11. Dezember unter http://www.statistik.admin.ch/stat_ch/ber00/dkan_ch.htm

Die Bundesbehörden der Schweizerischen Eidgenossenschaft (2003). *Die Vorlage im Detail*. Gefunden am 10. Dezember unter <http://www.admin.ch/ch/d/pore/va/20040208/explic/d-pp0607.pdf>