

Schweiz

Tages-Anzeiger vom 13.01.2004

«Unter dem Strich» für ein Ja

Verkehrsminister Leuenberger beschreibt den Avanti-Gegenvorschlag als mangelhafte Parlamentsvorlage. In der Gesamtsicht plädiert er aber für ein Ja.

Von Richard Aschinger, Bern

Der Bundesrat sehe den Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative der Strassenverbände «als realistische Chance für die Agglomerationen», sagte Verkehrsminister Moritz Leuenberger an einer Pressekonferenz im Bundeshaus. Die am 8. Februar zur Abstimmung gelangende Vorlage ermögliche es, jährlich 300 bis 350 Millionen Franken Treibstoffzollgeld in den Agglomerationsverkehr zu stecken. Weil die Kantone den gleichen Betrag liefern müssten, stünden über 20 Jahre für Verkehrsprojekte in Agglomerationen 14 Milliarden zur Verfügung. In Abwägung aller Vor- und Nachteile, sagte der Verkehrsminister, empfehle der Bundesrat ein Ja.

Vor diesem Gesamturteil wies Leuenberger offen auf Mängel der Vorlage hin: Der Bundesrat unterstütze den im Avanti-Gegenvorschlag vorgesehenen Bau einer zweiten Röhre am Gotthard nicht. Ein solcher Entscheid laufe der Verkehrspolitik des Bundes zuwider: Er konkurrenzieren die Investitionen in die Neat und setze gegen aussen das falsche Signal, der Schweiz sei es mit der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene nicht mehr ernst.

Zweite Gotthardröhre verschieben

Die Schweiz könne sich den Luxus nicht leisten, Schiene und Strasse parallel total auszubauen, sagte Leuenberger. Wenn das Stimmvolk der Avanti-Vorlage zustimme, werde der Bundesrat deshalb die Gotthardröhre nicht in seine Liste der prioritären Projekte aufnehmen. Das Parlament könne dann zwar die sofortige Planung verlangen, erklärte der Verkehrsminister. Aber angesichts der beschränkten Mittel stünde die Gotthard-Röhre in Konkurrenz mit anderen Projekten. Zuerst mit der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, nach 2012 z. B. mit dem Bau des Gubrist-Tunnels und dem Ausbau der A 1. Er gehe davon aus, sagte Leuenberger, dass sich das Parlament in dieser Situation zuerst für Lösungen bei «echten Engpässen» entscheide. Die Chance der Vorlage würde nach Leuenbergers Ansicht verbessert, wenn die Befürworter sich mit einer Verschiebung des Gotthardprojekts einverstanden erklären würden, bis das Verlagerungsziel nicht mehr gefährdet werde.

Beim Verkehrsfonds, aus dem gemäss Avanti künftig Autobahn- und Agglomerationsprojekte finanziert werden sollen, sieht Leuenberger Vor- und Nachteile: Staatspolitisch seien Spezialfonds fragwürdig, weil sie gewisse Staatsausgaben gegenüber anderen bevorzugten. Für die Investitionsplanung bringe der Fonds aber Berechenbarkeit.

Im Unterschied zu Bundesrat Leuenberger präsentierten sich zwei Vertreter der Kantonsregierungen und der Präsident des Städteverbandes als Werbeträger für die Avanti-Vorlage. Sie biete den Kantonen «noch nie da gewesene Aussichten», sagte der Solothurner Baudirektor Walter Straumann. Der CVP-Vertreter sieht in der Vorlage eine «verkehrspolitische Aufbruchstimmung». Dass Befürworter des öffentlichen Verkehrs diese Vorlage bekämpften, bezeichnete er als «neue Form der Selbstquälerei».

Auch für Randregionen

Der Freiburger Baudirektor Claude Lässer argumentierte, Avanti biete «auch für die Strasse viele Vorteile». Transporte würden «kürzer und billiger». Die Wirtschaft profitiere, wenn Staus vermieden würden. Es sei nicht wahr, sagte der Freisinnige, dass nur Agglomerationen profitierten: Für Tourismusgebiete sei es wichtig, dass Feriengäste auf der Fahrt von den Flughäfen nicht in Agglomerationsstaus stecken blieben. Der St. Galler Stadtpräsident Heinz Christen plädierte für ein Ja, weil ohne neue Mittel im Aggloverkehr der Kollaps drohe. Städte, sagte der Sozialdemokrat, seien nicht in der Lage, die Verkehrsprobleme aus eigener Kraft zu lösen.

