



15.05.2002 - 15:10 Uhr

## **Korrigierte Fassung: Stellungnahme zur Botschaft des Bundesrates zur avanti-Initiative**

*Bern (ots) -*

### **Slalomfahrt des Bundesrates**

Nach langem Zaudern bestätigt der Bundesrat in seiner Botschaft zur avanti-Initiative" die Notwendigkeit von Kapazitätsanpassungen im Nationalstrassennetz, will diese aber nicht konsequent durchführen. Bis vor kurzem hatte der Bundesrat den angemessenen Ausbau der Autobahnen bis auf wenige Ausnahmen immer abgelehnt und sogar bekämpft. Im Gegensatz zum Bundesrat hält das avanti-Komitee" den Bau einer zweiten Strassentunnelröhre am Gotthard, nicht zuletzt aus Sicherheitsgründen, für notwendig.

Es gehört zu den klaren Zielen der avanti-Initiative", den Weg zu einer gesamtheitlichen Verkehrspolitik zu ebnen, indem sie Strassen und Eisenbahnen in die Forderung nach leistungsfähigen Verkehrsinfrastrukturen einbezieht. Dass sich die Initiative in den Übergangsbestimmungen auf Nationalstrassenabschnitte konzentriert, erklärt sich aus der Tatsache, dass dort die grössten Kapazitätsengpässe auszumachen sind. Die Schieneninfrastruktur wird ja bekanntlich zur Zeit mit 30 Milliarden Franken modernisiert.

Die gesamtheitliche Sicht des Verkehrs hat das Initiativkomitee mit verkehrsträgerübergreifenden Studien unterstrichen. Diese machen deutlich, dass selbst unter Berücksichtigung der notwendigen Verbesserungen im Schienenverkehr die Probleme auf dem Nationalstrassennetz nicht gelöst werden. Auch die Szenarien des Bundes zeigen auf, dass auf der Strecke Genf - Lausanne Kapazitätsanpassungen praktisch auf dem gesamten Abschnitt notwendig werden.

Die Initianten stellen fest, dass das UVEK die zentrale Bedeutung des Herzstücks unseres Nationalstrassennetzes die Strecke Bern-Zürich, für die Netzfunktion nicht richtig eingeschätzt bzw. von Anfang an heruntergespielt hat. Mit lokalen Ausbuchtungen" oder Telematik-Mitteln lassen sich die Verkehrszunahmen auf dieser Strecke nicht bewältigen. Diese Zunahmen gehen unter anderem auf die Verlagerung des Verkehrs von den Kantonsstrassen auf die Nationalstrasse und das Aufschalten" zusätzlicher Netzstücke zurück.

### **Agglomerationsverkehr**

Die Initianten haben sich bewusst der Polemik enthalten. Sie müssen aber heute feststellen, dass das UVEK dieser Versuchung nicht widerstehen konnte. So ist der Vorwurf des Bundesrates, dass die avanti-Initiative" die Agglomerationen vernachlässige nur damit zu erklären, dass das federführende Departement die avanti-Initiative" von Anfang an auf die Übergangsbestimmungen reduziert hat. Der umfassende Auftrag zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe auf den nationalen Netzen - selbstverständlich auch in den Agglomerationen - wurde dort offensichtlich nicht verstanden.

## Gotthard

Für das Komitee der avanti-Initiative" ist der Gotthard nicht nur eine internationale Transitachse. Er ist die wichtigste Verkehrsverbindung in den südlichen Landesteil. 80% des Strassenverkehrs am Gotthard ist Personenverkehr. Es sind dies zum grössten Teil Personen, die von der Deutschschweiz in den Tessin und umgekehrt reisen. Damit vernachlässigt der Bundesrat in seiner Botschaft die staatspolitische Bedeutung einer sicheren und flüssigen Strassenverbindung zwischen den Landesteilen. Ganz im Gegensatz zur Tessiner Kantonsregierung, die sich dieser Tatsache wohl bewusst ist und daher den Bau der zweiten Röhre fordert.

Zusammenfassend hält das avanti-Komitee" fest, dass der Gegenvorschlag wesentliche Teile der avanti-Initiative" übernimmt. Das Komitee geht davon aus, dass das Parlament den Vorschlag des Bundesrates insbesondere bezüglich Gotthard noch weiter verbessern wird. Damit würde der Text des Gegenvorschlages praktisch mit dem Initiativtext identisch.

Der Absatz "Agglomerationsverkehr" hat geändert.

Kontakt:

Stephan Müller  
Mediensprecher TCS  
Tel. +41/31/380'11'44  
Mobile +41/79/302'16'36

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100000091/100016993> abgerufen werden.