



02.040

**Avanti – für sichere
und leistungsfähige Autobahnen.
Volksinitiative****Avanti – pour des autoroutes
sûres et performantes.
Initiative populaire***Schlussabstimmung – Vote final*

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 10.12.02 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 11.12.02 (FORTSETZUNG - SUITE)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 10.03.03 (FRIST - DÉLAI)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 13.03.03 (FRIST - DÉLAI)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 11.06.03 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 12.06.03 (ORDNUNGSANTRAG - MOTION D'ORDRE)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 16.06.03 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 16.09.03 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 03.10.03 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 03.10.03 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

**Bundesbeschluss über die Volksinitiative "Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen"
Arrêté fédéral concernant l'initiative populaire "Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes"**

Hollenstein Pia (G, SG): Wir haben gestern im so genannten Entlastungsprogramm die vereinbarten finanziellen Mittel in der Leistungsvereinbarung mit den SBB gekürzt. Heute steht mit dem Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative eine Strassenoffensive zur Diskussion, welche rund 30 Milliarden Franken kosten wird. Diese Art von Verkehrspolitik widerspricht unseren Vorstellungen einer innovativen, zukunftsverträglichen Verkehrspolitik.

Die grüne Fraktion lehnt den vorliegenden Bundesbeschluss ab. Wir wollen weder die Avanti-Initiative noch den Gegenvorschlag. Sowohl die Avanti-Initiative als auch der Gegenvorschlag weichen den Alpenschutzartikel der Bundesverfassung auf. Das ist nicht verantwortbar. Damit wird auch gegenüber Europa ein falsches Zeichen zugunsten des Strassenverkehrs gesetzt.

Die 300 Millionen Franken im Bundesbeschluss für den Agglomerationsverkehr sollen helfen, das Strassenbaumenu den Vertretern des öffentlichen Verkehrs schmackhaft zu machen. Man weiss aber bis heute nicht, was dies konkret bringen wird. Der eingebaute Infrastrukturfonds erhöht den Schuldenberg, er wird eine Neuverschuldung des Bundes von rund 1,7 Milliarden Franken auslösen. Damit steigt der Druck für weitere Sparrunden.

Die Avanti-Initiative und der Gegenvorschlag werden noch mehr Strassenbau bringen: Das ist klimapolitisch eine Katastrophe. Wir brauchen heute mehr Geld für den öffentlichen Verkehr; damit können wir sowohl den Güter- wie auch den Personenverkehr erfolgreich von der Strasse auf die Schiene verlagern. Sowohl die Avanti-Initiative als auch der Gegenvorschlag sind umweltpolitisch nicht zu verantworten und führen finanzpolitisch ins Abseits.

Hämmerle Andrea (S, GR): Die SP-Fraktion lehnt sowohl die Avanti-Initiative wie auch den Gegenentwurf ab. Weshalb?

1. Die Vorlage ist demokratiepolitisch äusserst fragwürdig. Volk und Stände haben den Alpenschutzartikel gegen den Willen von Parlament und Bundesrat angenommen. Dieser Artikel aber ist ein Gesamtkonzept; einerseits mit dem Verlagerungsgebot und andererseits mit dem Verbot, die Transitstrassenkapazität auszu-





bauen. Es ist nicht korrekt, es ist nicht demokratisch, diesen Artikel im Multipack mit anderen Autobahnen und mit dem Agglomerationsverkehr aufzuweichen.

2. Diese Vorlage ist verkehrspolitisch grundfalsch. Was machen Sie? Statt dass Sie den Verkehr verlagern, verlagern Sie den Stau, und zwar vor und in die Agglomerationen Genf, Lausanne, Bern, Zürich, Basel, Luzern, Lugano.

3. Die Vorlage ist finanzpolitisch völlig daneben. Warum? Sie konkurrenziert die Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs, Neat, "Bahn 2000", und gefährdet deren Rentabilität vorsätzlich, über die Sie sich dann wieder beklagen können. Zudem privilegiert der Fonds – an der Schuldenbremse vorbei – gewisse Nationalstrassen und gewisse Agglomerationsverkehrsprojekte; alle anderen können sich nach der Decke strecken.

4. Die Vorlage ist umweltpolitisch miserabel. Sie bewirkt mehr Verkehr, sie bewirkt eine grössere Luftbelastung. Das CO₂-Problem wird nicht entschärft, sondern weiter verschärft, und das angesichts des Klimawandels.

5. Die Vorlage ist europapolitisch fatal. Sie sendet nämlich das Signal nach Europa aus, dass wir es mit der Verkehrsverlagerung nicht mehr so ernst meinen. Der deutsche Verkehrsminister lässt denn auch via "NZZ" ausrichten, dass er sich für seine Personen- und Lastwagen freuen würde.

Zum Schluss: Was ist denn mit dem Zückerchen "öffentlicher Agglomerationsverkehr"? Die Relation ist klar: Die Milliarden gehen in die Strasse, und die paar Millionen gehen in den öffentlichen Agglomerationsverkehr. Die reichen nicht einmal aus, die per Autobahnausbau organisierten zusätzlichen Probleme zu bewältigen. Damit lassen wir uns nicht abspeisen.

Wir sehen uns wohl bei der Abstimmungskampagne wieder.

Pedrina Fabio (S, TI): Il gruppo socialista si oppone sia all'iniziativa che al controprogetto. Si è detto, da parte dei fautori, che questo controprogetto "Avanti plus" è un compromesso equilibrato, "un compromis équilibré", "ein ausgewogener Kompromiss". Non è né un compromesso, né tanto meno un compromesso equilibrato. Non accettando di lasciar votare il popolo separatamente sulla protezione dello spazio alpino e sul raddoppio del Gottardo, avete impedito qualsiasi compromesso equilibrato. Il ritiro dell'iniziativa Avanti lo dimostrerà. E se oggi approverete questo controprogetto sarà un affronto alla democrazia e al popolo, cui impedirete di esprimersi in modo differenziato e chiaro sullo stesso oggetto che aveva approvato nel 1994. Come nel 1994, avremo allora una situazione di scontro fra Davide e Golia, rappresentato dal Parlamento, dal Consiglio federale e dall'establishment dei partiti borghesi. Facciamo perciò i migliori auguri di successo a Davide, per una futura migliore qualità di vita per gli abitanti dello spazio alpino, ma anche – e la sottolineo – delle città. Bonne chance, David! Alles Gueti, David!

Maspoli Flavio (-, TI): Caro collega, mi sembra ricordare che nel 1994, in occasione della famosa votazione sull'articolo per la protezione dello spazio alpino lei stesso – ma forse mi sbaglio e collega, se mi sbaglio, me lo dica! – ebbe a dire che per il raddoppio della galleria del San Gottardo questo articolo non sarebbe valso. Mi sbaglio oppure era effettivamente così che si diceva che il raddoppio della galleria del San Gottardo non rientra nelle clausole previste dall'iniziativa delle Alpi?

Pedrina Fabio (S, TI): Caro collega Maspoli, è vero assolutamente il contrario! Nel Canton Ticino, nel 1994, tutta la campagna contro l'iniziativa era orientata per un "no", proprio perché si diceva che altrimenti veniva impedito il raddoppio del San Gottardo. Per cui vada a rileggersi i giornali di allora e ne troverà conferma.

AB 2003 N 1750 / BO 2003 N 1750

Theiler Georges (R, LU): Die FDP-Fraktion unterstützt den Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative und lehnt die Initiative ab, obwohl sehr viele Mitglieder unserer Fraktion dem Initiativkomitee angehören. Warum tut sie dies? Der Gegenvorschlag enthält die meisten Elemente der Initiative. So bringt der Gegenvorschlag ebenfalls eine Verbesserung im Nationalstrassennetz – und im Schienennetz, Frau Hollenstein –, aber zusätzlich löst der Gegenvorschlag eben auch die grossen Finanzierungsprobleme des öffentlichen Verkehrs in den Agglomerationen. Hinzu kommt, dass damit nun ein altes freisinniges Anliegen, nämlich eine Fonds-Lösung, verankert wird – eine Fonds-Lösung analog zur Lösung, wie wir sie nun mit dem FinöV-Fonds auch im öffentlichen Verkehr haben. Es freut uns natürlich auch, dass sich der Bundesrat nun voll und ganz hinter den Gegenvorschlag des Parlamentes stellen kann. Es freut uns aber auch, dass Kantone, der Städteverband und alle bürgerlichen Parteien dafür einstehen.

Wir werden uns beim Initiativkomitee für einen Rückzug der Initiative einsetzen. Damit können alle progressiven Kräfte in der Verkehrspolitik gebündelt werden. Wir bedauern es, dass die SP – notabene gegen den eigenen





Bundesrat – weiterhin ihre rückwärts gerichtete, auf Verhinderung basierende Verkehrspolitik pflegen will. Wir stellen aber auch fest, dass sie sich damit gegen die Verbesserung im Schienennetz und insbesondere gegen die Finanzierung im öffentlichen Verkehr wehrt.

Wir unterstützen den Gegenvorschlag und lehnen die Initiative ab. Ich bitte Sie, dasselbe zu tun.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Dass die SP ein Problem hat – hier im Saal, mit ihrer Politik –, wird klar. Ich verstehe Sie ja. Nur haben Sie das Problem, dass z. B. Ihre Sektion Zofingen einen Tag nach der Abstimmung in diesem Rat bereits ein Postulat eingereicht hat, mit dem sie Gelder von diesen 300 Millionen Franken für den Agglomerationsverkehr will.

Sie haben auch ein Problem wegen dem Städteverband. Da sitzen Exekutivpolitiker von Ihnen drin, und die sagen Ja, und diese rückwärts gerichtete Fraktion sagt Nein. Es ist klar, es sind Wahlen, und Sie müssen sich beim Schweizerischen Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband irgendwie für die falsche Politik der letzten Jahre rechtfertigen. Es ist nur ein Manöver, um Ihre falsche Politik zu vertuschen. Sie wollen vertuschen, was Sie mit den Neat-Kosten angestellt haben.

Herr Hämmerle, Sie haben gesagt, die Vorlage sei nicht europatauglich. Ja, wenn Sie gestern die "NZZ" gelesen haben – Sie haben sie vielleicht auch gelesen, das tut Ihnen gut –, dann haben Sie gesehen, dass Herr Stolpe, Ihr SPD-Mann, gesagt hat: Ich möchte einen zweiten Gotthardtunnel. Das hat er gesagt.

Dann kommt diese Analyse zur Konkurrenzierung, die auch Kollege Hämmerle angesprochen hat. Ihr Bundesrat hat in Basel eine Analyse machen lassen. Sie besagt ganz klar – obwohl es uns lange unterschlagen wurde –, dass es keine Konkurrenzierung der Neat gibt. Es ist nämlich so, dass im Weissbuch der EU steht, dass maximal 5 Prozent des Güterverkehrs verlagerbar seien. Zitieren Sie jetzt doch auch die EU! Nehmen Sie doch das zur Kenntnis!

Der Agglomerationsverkehr kriegt etwa 300 Millionen Franken für S-Bahnen, Infrastrukturen, und das ist auch richtig so. Wir haben in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen und in diesem Rat einen Gegenvorschlag ausgearbeitet, der Sinn macht. Wir tragen damit den ganzen Verkehrsproblemen Rechnung.

Haben Sie übrigens gestern den Teletext gesehen oder heute einige Zeitungen gelesen? Ich gratuliere vor allem der CVP-Fraktion, die gestern den Mut hatte, etwas gegen das Buwal zu sagen. Weil heute die Abstimmung ist, hat das Buwal genau gestern noch schnell Emissions- bzw. Partikelwerte herausgegeben, um die Leute zu beeinflussen. Das ist unser Buwal! Hier müssen wir wirklich sparen! Eine solch tendenziöse Politik ist nicht zulässig.

Die SVP-Fraktion empfiehlt Ihnen, zu beiden Initiativen – zur Avanti-Initiative und zum Gegenvorschlag – Ja zu sagen. Ich darf Sie aber orientieren, wie das Herr Theiler auch getan hat, dass wir uns heute gemeinsam um 11 Uhr dafür einsetzen werden, dass die Avanti-Initiative dann zurückgezogen wird, wenn dieser Gegenvorschlag – dieser sinnvolle Gegenvorschlag! – durchgeht.

Ich danke den fortschrittlichen Kräften aus den bürgerlichen Parteien herzlich: Sie sehen in die Zukunft; Sie lösen aber auch ein Versprechen ein, meine Damen und Herren von der CVP, von den Liberalen, von der SVP und der FDP. Während der LSVA-Abstimmung haben nämlich auch die Befürworter versprochen, es würde bei den Strassen, bei den Bahnen weitergebaut, und das will dieser Gegenvorschlag. Ich danke Ihnen für Ihr Ja.

Aeschbacher Ruedi (E, ZH): Lieber Ueli Giezendanner, bei deinem Rundumschlag, den du jetzt gegen die SP lanciert hast, ist offenbar übersehen worden, dass es nicht nur in diesem Fall einmal eine Fraktion gewagt hat, gegen den eigenen Bundesrat zu votieren, sondern dass das eigentlich ständige Praxis deiner Partei, der SVP, ist.

Wir von der evangelischen und unabhängigen Fraktion lehnen den Gegenvorschlag ab – selbstverständlich auch die Initiative. Ich stelle im Namen unserer Fraktion Folgendes fest:

Der Gegenvorschlag geht wesentlich weiter als die unsägliche Avanti-Initiative selbst. Der Gegenvorschlag durchlöchert den Alpenschutz, dem das Volk gegen Bundesrat und Parlament im Februar 1994 zugestimmt hat. Der Gegenvorschlag schmälert die finanziellen Möglichkeiten des Bundes und beeinträchtigt andere wichtige Bundesaufgaben. Der Gegenvorschlag schmuggelt den Strassenbau an der Schuldenbremse vorbei und höhlt diese aus. Der Gegenvorschlag konkurrenziert die Schiene, schwächt die Verlagerungspolitik. Der Gegenvorschlag gibt mit dem Einbezug des öffentlichen Verkehrs ein Versprechen ab, an das ich leider nicht mehr glauben kann und das wohl nur noch Feigenblattfunktion hat. Der Gegenvorschlag ist kein Gegenvorschlag im bisherigen, gewohnten Sinne eines vernünftigen Kompromisses zwischen zwei unterschiedlichen, stark auseinander gehenden Standpunkten, sondern er geht weit über die Ziele der Avanti-Initiative hinaus. Damit wird das Instrument des Gegenvorschlages in noch nie dagewesener Weise missbraucht.

Initiative und Gegenvorschlag schaden – schaden unserem Land, schaden unserer Bevölkerung und schaden



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Herbstsession 2003 • Sechzehnte Sitzung • 03.10.03 • 08h00 • 02.040
Conseil national • Session d'automne 2003 • Seizième séance • 03.10.03 • 08h00 • 02.040



unserer Umwelt. Daher lehnen wir beides ab.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 02.040/4513)

Für Annahme des Entwurfes 101 Stimmen

Dagegen 85 Stimmen

AB 2003 N 1751 / BO 2003 N 1751