

6. Dezember 2003, , Neue Zürcher Zeitung

«Avanti-Gegenvorschlag bringt Finanzdebakel»

Warnungen des Nein-Komitees

hag. Im Schatten der bevorstehenden Bundesratswahlen hat am Freitag das Komitee «Avanti- Nein» den Abstimmungskampf für den 8. Februar eröffnet. Der dann an der Urne aufgelegte Gegenvorschlag werde wegen der nötigen Neuaufteilung der Gelder aus Mineralölsteuer und Vignette ein Milliardenloch in die Bundeskasse reissen, wurde in Bern gewarnt. Im Komitee «Avanti-Nein» sind unter anderem die Alpeninitiative, der VCS, der Verein Umverkehr, der Eisenbahn- und Verkehrspersonalverband sowie Greenpeace und WWF Schweiz organisiert.

Adrian Schmid, verkehrspolitischer Kopf des VCS, präzisierte zusammen mit Alpeninitiative- Präsident Alf Arnold die finanzpolitische Kritik am Gegenvorschlag. Vergleiche man Einlagen und Ausgaben für den Avanti-Strassenbaufonds, so resultiere ein Fehlbetrag von 1,5 bis 13 Milliarden Franken, rechneten sie vor. Zudem sei klar, dass die Einlagen beim heutigen Niveau der Mineralölsteuer nicht ausreichen, weshalb eine Erhöhung des Benzinpreises um bis zu 30 Rappen unumgänglich sei.

Die Berner FDP-Nationalrätin Christa Markwalder kritisierte den Gegenvorschlag als Multi- Abstimmungspaket, bei dem über einen Strassenbaufonds, die Lockerung des Alpenschutzes, die Förderung des Agglomerationsverkehrs und den Autobahnausbau befunden werden muss. Auch wer nur für einen Teilbereich des Paketes sei, müsse der Gesamtvorlage zustimmen, was demokratiepolitisch unzulässig sei. Pierre-Alain Gentil, jurassischer SP-Ständerat und Stadtpräsident von Delsberg, sieht im Gegenvorschlag eine Bedrohung für die Randregionen. Bereits heute müsste der Jura darum kämpfen, den lange versprochenen Anschluss ans Nationalstrassennetz zu erhalten. Für Gentil würde ein Ja zur Vorlage auch eine völlige Abkehr von der vom Volk mehrfach bestätigten Verlagerungspolitik darstellen. Der Avanti-Gegenvorschlag lege den Schwerpunkt auf neue Autobahnen im Mittelland und am Gotthard, vernachlässige dafür aber die drängendsten Probleme in den Agglomerationen, kritisierte schliesslich der Zürcher EVP-Nationalrat Ruedi Aeschbacher und warnte vor zusätzlichen Staus in Städten und Agglomerationen. Die Vorlage sei nichts anderes als ein 30 Milliarden schweres Strassenbauprogramm.

Das Verkehrsdepartement präzisiert

hag. Das Verkehrsdepartement wies am Freitag den Vorwurf der Gegner zurück, im Avanti-Gegenvorschlag sei die Finanzierung des Infrastrukturausbaus nicht gesichert und die baldige Bauplanung der zweiten Gotthard-Strassenröhre zementiert. Laut der Mitteilung des UVEK hat der zweite Tunnel nach Annahme des Gegenvorschlags nur dritte Priorität, und auch die Finanzierung sei bis 2010 garantiert. Priorität beim Ausbau des Nationalstrassennetzes hätten die insgesamt 40 Strassenkilometer der Abschnitte Luterbach-Oensingen (A 1), Härkingen-Wiggertal (A 1/A 2) und Andelfingen-Schaffhausen Nord (A 4). Alle anderen Ausbauten ausserhalb von Agglomerationen, also auch die zweite Gotthardröhre, würden erst in zweiter oder dritter Priorität an die Hand genommen. Noch offen seien die konkreten Ausbauten in den Agglomerationen, wo Bund und Kantone zurzeit Programme erarbeiten, die alle Verkehrsträger mit einbeziehen. Aus heutiger

Sicht könnten laut UVEK rund 30 bis 40 Prozent der jährlich zweckgebundenen Erträge für die Finanzierung des Programms verwendet werden. Das sind rund 1 bis 1,5 Milliarden Franken jährlich oder 20 bis 30 Milliarden über 20 Jahre. Rund 10 Milliarden Franken werden zur Fertigstellung der genannten Nationalstrassen benötigt und 7 Milliarden für den Agglomerationsverkehr, womit je nach Fondseinlage noch 3 bis 13 Milliarden für Ausbauten am Nationalstrassennetz übrig blieben. Von einer «Strassenbauorgie» mit Avanti könne somit keine Rede sein, schreibt das Verkehrsdepartement.

Diesen Artikel finden Sie auf NZZ Online unter:

http://www.nzz.ch/dossiers/2004/abstimmung_0208/2003.12.06-il-article99XP4.html

Copyright © Neue Zürcher Zeitung AG
