

Der Rückblick als Ausblick.

Am 20. Februar 1994 geschah, was in der Schweiz selten geschieht: Eine Volksinitiative wurde angenommen. Sowohl die Mehrheit der Kantone als auch eine Mehrheit der Stimmberechtigten sagten Ja zur «Volksinitiative zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr». Seither ist der Alpenschutzartikel in der Bundesverfassung verankert. 15 Jahre und viele Debatten später stellen wir fest: Die Alpen-Initiative hat wichtige Etappen gewonnen, aber sie ist noch nicht am Ziel. Unser Rückblick ist der Ausblick auf das, was politisch ansteht.



1989 **Start in der Schöllenen.**
Aktivisten aus dem Berggebiet lancieren die Alpen-Initiative.



1994 **Legendärer Auftritt nach dem Ja.**
Der Urner Landammann tanzt an der Siegesfeier.



1996 **Mehr Zug.**
Symbolisch: Ein LKW wird mit Muskelkraft Richtung Schiene gezogen.

Aus dem Alpenschutzartikel der Bundesverfassung:

20. Februar 1994

1. Der Bund schützt das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs. Er begrenzt die Belastungen durch den Transitverkehr auf ein Mass, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie ihre Lebensräume nicht schädlich ist.

2. Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene. [...]

3. Die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet darf nicht erhöht werden. [...]

Übergangsbestimmung zum Alpenschutzartikel:

Die Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene muss zehn Jahre nach Annahme der Volksinitiative abgeschlossen sein.

1989

Die **Initiative zum Schutz der Alpen** wird in der Schöllenen-Schlucht lanciert. Ein Jahr später werden über 107'000 Unterschriften in Bern eingereicht. Die Idee zur Initiative war aus einer **Tagung von Umweltschützern** aus den Bergkantonen Uri, Tessin, Wallis und Graubünden heraus entwickelt worden.

1994

Am 20. Februar wird die **Alpen-Initiative** mit 52% der Stimmen angenommen. 19 von 26 Kantonen stimmen dem ersten Volksbegehren aus dem Alpenraum zu – gegen den Willen von Bundesrat und Parlament. Der Alpenschutz ist seither in der Bundesverfassung verankert. Im Juni bezeichnet das Parlament die **vier Transitstrecken**, deren Kapazität nicht weiter ausgebaut

werden darf: Gotthard, San Bernardino, Grosser St. Bernhard und Simplon. Im September präsentiert der Bundesrat sein Konzept, um **die Verlagerung des alpenquerenden Güterfernverkehrs von der Strasse auf die Schiene** zu verwirklichen. Das Verlagerungsziel soll diskriminierungsfrei und mit verschiedensten Massnahmen erreicht werden, zum Beispiel mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA).

1995

Im Juni soll mit einem parlamentarischen Vorstoss aus den Reihen der CVP der Alpenschutzartikel ausser Kraft gesetzt werden. Das **Mahnfeuer**, das die Alpen-Initiative daraufhin entfacht, zeigt Wirkung: Im Oktober wird der Vorstoss im Parlament verworfen. In ihrer **internationalen Arbeit** setzt sich die Alpen-Initiative für eine menschen- und umweltfreundlichere Verkehrspolitik ein.

1996

Im März lehnt das Parlament einen Vorstoss von Roland Borer ab. Er wollte trotz Alpenschutz-Artikel eine zweite Strassenröhre am Gotthard erzwingen. **«Mehr Zug!»** – Mit Muskelkraft ziehen im Oktober Hunderte von Aktivisten der Alpen-Initiative in Flüelen einen LKW von der Autobahn in Richtung Schiene.

1997

Die steten **Attacken gegen den Alpenschutzartikel** gehen weiter: Im März will die SVP-Fraktion den Alpenschutzartikel mit einer nichtssagenden Kann-Formulierung «korrigieren». Auch die Liberale Fraktion fordert eine Aushöhlung des Alpenschutzartikels. Alle diese Attacken scheitern im März 1998 im Nationalrat.

1998

Dank dem **Ja des Volkes zum LSVA-Gesetz** (leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe) und zur **FinöV-Vorlage** (Finanzierung des öffentlichen Verkehrs) wird

auch die Finanzierung der Eisenbahn-Basistunnels am Gotthard (Fertigstellung 2017/18) und am Lötschberg (in Betrieb seit 2007) gesichert. Die Alpen-Initiative engagiert sich mit Erfolg für zweimal Ja.

1999

Im Juni lanciert die Alpen-Initiative mit anderen Umweltorganisationen eine internationale Petition an das Europäische Parlament für die Einführung einer **europaweiten Schwerverkehrsabgabe**. Im **Landverkehrsabkommen** akzeptiert die EU die schweizerische Verkehrspolitik (LSVA, Nacht- und Sonntagsfahrverbot usw.) und bekennt sich zur Einführung der Kostenwahrheit im Verkehr sowie zur Förderung des Güterverkehrs auf der Schiene. Als Gegenleistung setzt die EU eine schrittweise Erhöhung des zugelassenen **LKW-Gewichts von 28 auf 40 Tonnen** durch. Das **Verkehrsverlagerungsgesetz** legt erstmals das Verlagerungsziel in Zahlen fest: Bis 2009 soll die Zahl der alpenquerenden Lastwagenfahrten auf **maximal 650'000 Fahrten** reduziert werden.

2000

Im Mai werden die sieben **bilateralen Abkommen**, darunter auch das Dossier Landverkehr, in einer Volksabstimmung gutgeheissen. Im Juni akzeptiert der Nationalrat eine **parlamentarische Initiative für eine zweite Strassenröhre am Gotthard**. Auch mit der **Avanti-Volksinitiative** fordern die Strassenverkehrsverbände unter anderem eine zweite Röhre. Sie wird im November eingereicht. Im August macht die Alpen-Initiative aus Anlass des 20-jährigen Bestehens des Gotthard-Strassentunnels mit der Einkleidung des Teufelssteins auf die Problematik des **anwachsenden Transitverkehrs** aufmerksam. Bereits in der ersten Jahreshälfte schlägt die Alpen-Initiative eine «rollende Landstrasse» für Lastwagen vor, um das Unfallrisiko im Gotthard-Strassentunnel zu reduzieren.



2004 **Nein zur 2. Gotthard-Röhre.**

Das Volk schiebt die Avanti-Initiative, den «Avanti-Bschiss», an der Urne bachab.



2005 **Frühzeitig eingeladen.**

Verkehrsminister Leuenberger wird von uns ans Verlagerungsziel 2009 erinnert.



2006 **Forza-Kampagne.**

Die Alpen-Initiative macht Druck, um die Verlagerung voranzubringen.

2001

Im Januar tritt die **LSVA** in Kraft. Zusammen mit Umweltorganisationen aus ganz Europa solidarisiert sich die Alpen-Initiative mit der Bevölkerung am **Mont-Blanc** gegen die Rückkehr der Transitlastwagen nach dem verheerenden Tunnelbrand mit 39 Toten. Bei der Kollision zweier Lastwagen im **Gotthard-Strassentunnel** am 24. Oktober entsteht ebenfalls ein gewaltiger Brand. Elf Menschen verlieren das Leben.

2002

Seit der Wiedereröffnung des Gotthard-Strassentunnels nach der Brandkatastrophe gilt für den Schwerverkehr ein **Dosiersystem**. Im April wird mit rund 137'000 Unterschriften die **Alpentunnel-Petition** erfolgreich in Bern eingereicht. Sie fordert ein LKW-Verbot in Alpentunnels mit Ausnahmen für den lokalen Versorgungsverkehr. Eingereicht wird die Petition vom **Komitee «Avanti Nein»**, in dem sich die Alpen-Initiative gemeinsam mit weiteren Umweltorganisationen gegen die Avanti-Initiative wehrt.

2003

Das Verkehrsdepartement schlägt wegen Staus ein **Reservationssystem** für Lastwagen vor. Die Alpen-Initiative hat bereits ein Jahr zuvor eine Idee lanciert: die Einführung einer **Alpentransitbörse**. Im Oktober übergeben Aktivistinnen und Aktivisten der Alpen-Initiative zum zweiten Mal den **«Roten Teufelsstein» für unsinnige Transporte**. Nestlé Waters wird für Mineralwasser-Transporte quer durch Europa «ausgezeichnet». Im Jahre 2002 erhielten bereits die beiden Grossverteiler Migros und Coop den Preis für unsinnige Transporte; sie lassen Schweizer Rahm bis zu 2000 Kilometer weit per Lastwagen durch Europa transportieren, um ihn in Einweg-Spraydosen abzufüllen.



2007 Prominenter Gast.

Die spätere Bundesrätin Eveline Widmer-Schlumpf beehrt die Alpen-Initiative.

2004

Im Januar zeigt eine Studie der Alpen-Initiative auf, dass eine **Totalsanierung des Gotthard-Tunnels** dank eines PKW- und LKW-Verlads auch ohne zweite Röhre möglich ist. Am 8. Februar lehnt das Schweizer Volk mit 62.8% den **Avanti-Gegenvorschlag ab** und damit auch den zweiten Strassentunnel am Gotthard.

2005

Die LSVA wird wie vorgesehen erhöht. Gleichzeitig werden **40-Tonnen-Lastwagen** generell auf den Schweizer Strassen zugelassen. Die Alpen-Initiative protestiert gegen die Verzögerungen bei der Verlagerung. Der **«Rote Teufelsstein»** geht an die KVA Trimmis für ihren Kehrreichtimport aus Deutschland.

2006

In der **Aktion Forza 2009** macht die Alpen-Initiative auf die Ziele aufmerksam, die im Verlagerungsgesetz festgeschrieben sind, die aber politisch verschleppt werden. Die Alpen-Initiative äussert sich in der Vernehmlassung zum **Güterverkehrsverlagerungsgesetz**.

2007

Der **Eisenbahn-Basistunnel am Lötschberg** wird in Betrieb genommen und die LSVA weiter erhöht. Die Alpen-Initiative reicht eine **Aufsichtsbeschwerde** ein, da der Bundesrat mit der Umsetzung des Alpenschutzartikels nicht vorwärts macht. Die Alpen-Initiative erhält den Preis **Watt d'Or** für die Idee der Alpentransitbörse. Mit der Aktion «Es geht um die Wurst» macht die Alpen-Initiative Druck vor der Ständeratsdebatte zum Güterverkehrsverlagerungsgesetz (GVVG).

2008

Das Eidgenössische Parlament verabschiedet das **GVVG**. Das **Verlagerungsziel** wird um weitere zehn Jahre auf 2019 hinausgeschoben. Gleichzeitig wird die Alpentransitbörse im Grundsatz im Gesetz ver-



2007 Es geht um die Wurst.

Wir werben vor dem Bundesthaus für ein griffiges Güterverkehrsverlagerungsgesetz.

Aus dem Bundesgesetz über die Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene (Güterverkehrsverlagerungsgesetz, GVVG):

vom 19. Dezember 2008

Art. 3 Für den alpenquerenden Güterschwerverkehr auf den Transitstrassen im Alpengebiet gilt das Ziel von höchstens 650 000 Fahrten pro Jahr. Dieses Ziel soll spätestens zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels erreicht werden [...] Ab dem Jahr 2011 soll das Zwischenziel von höchstens 1 Million Fahrten pro Jahr nicht überschritten werden.

Art. 6 Der Bundesrat kann völkerrechtliche Verträge über eine mit dem Ausland abgestimmte Alpentransitbörse abschliessen. Für die Umsetzung unterbreitet er der Bundesversammlung eine Botschaft mit einem Gesetzesentwurf. Diese Verträge und allfällige weitere Übereinkommen müssen geeignet sein, den Zweck und das Verlagerungsziel zu erreichen.

ankert – ein grosser Erfolg für die Alpen-Initiative. Sie tauft im Dezember den **IC 543 Salzburg–Wien** der Österreichischen Bundesbahnen ÖBB auf den Namen «Alpentransitbörse».

2009

Die Alpen-Initiative engagiert sich weiter für Mensch und Umwelt. Sie baut beispielsweise das **europäische Netzwerk für die Alpentransitbörse** aus. Und sie darf hoch erfreut zur Kenntnis nehmen, dass sie von Bundesrat **Moritz Leuenberger** beschenkt wird: Er stiftet das Preisgeld von 5000 Euro des **European Railway Award 2009** der Alpen-Initiative.

Frau Nationalrätin Wir haben Sie im Auge!



2008 Klare Botschaft per Postkarte.

Mitglieder der Alpen-Initiative fordern vom Parlament die zügige Verlagerung.

Alpenschutz – ein Generationenwerk.

Politik ist vergleichbar mit dem Bohren von Löchern in harte Bretter. Beim Alpenschutz scheinen die Bretter hart wie Granit. Doch die Alpen-Initiative wird so lange weitermachen, bis der alpenquerende Güterfernverkehr hauptsächlich auf der Schiene abgewickelt wird. **Die Alpen sind nachhaltig zu schützen, damit Mensch und Natur eine gute Zukunft haben. Wir werden uns deshalb in den nächsten Jahren dafür einsetzen:**

- > dass die gesetzlich fixierten Verlagerungsziele erreicht werden.
- > dass der Bundesrat rasch die Alpentransitbörse realisiert.
- > dass am Gotthard kein zweiter Strassentunnel gebaut wird.
- > dass keine 60-Tonnen-Lastwagen in die Schweiz fahren.

Impressum

Alpen-Initiative, Herrengasse 2, Postfach 28, CH-6460 Altdorf 1, Telefon +41 (0)41 870 97 81, Fax +41 (0)41 870 97 88, info@alpeninitiative.ch, www.alpeninitiative.ch



2008 Land für LKWs geopfert.

Mit Einsprachen haben wir versucht, die Kontrollzentren für Lastwagen zu verbessern.



2008/2009 Auftritt in Österreich.

Die Alpen-Initiative tauft den IC 543 der ÖBB auf den Namen «Alpentransitbörse».



2009 Stopp den Megatrucks.

Riesenlastwagen drängen auf die Strassen – die Alpen-Initiative warnt(e) frühzeitig.