Der Stachel der Verkehrspolitik

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Energeia : Newsletter des Bundesamtes für Energie**

Band (Jahr): **- (2006)**

Heft (6): **Watt d'Or 2007 : die Auszeichnung für Bestleistungen im Energiebereich**

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-641260

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Der Stachel der Verkehrspolitik

Als «ständigen Stachel im Fleisch der schweizerischen Verkehrspolitik» beschreibt Bundesrat Moritz Leuenberger, der Vorsteher des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den «Verein zum Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr», kurz: die Alpen-Initiative. Mit der Alpentransitbörse landete der Verein einen weiteren Coup.

Mit einem der spektakulärsten Abstimmungserfolge überhaupt, der Annahme des gleichnamigen Volksbegehrens im Jahr 1994, hat die Schweizer Verkehrspolitik eine unmissverständliche Vorgabe: «Der Bund schützt das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs».

Alf Arnold, Geschäftsführer Alpen-Initative

INTERNET

Verein «Zum Schutz des Alpengebiets»:
www.alpeninitiative.ch

Kontakt
Alpen-Initiative
Verein «Zum Schutz des Alpengebiets vor dem Transitverkehr», Postfach 28
Herrengasse 2, 6460 Altdorf
Alf Arnold, Tel. 041 870 97 81
alf.arnold@alpeninitiative.ch

Markt soll Verteilung der Transitfahrten regeln

Seither schaut die Alpen-Initiative der Politik auf die Finger. Doch als reine Kontrolleure der Umsetzung des Volkswillens sehen sich die Initianten nicht. Vor fünf Jahren traten Vertreter der Alpen-Initiative erstmals mit einer Idee aufs politische Parkett, die unter dem Eindruck der Brandkatastrophe im Gotthardtunnel geboren worden war: die Alpentransitbörse. Die Politik setzt die Obergrenze an Transitfahrten durch die Alpen, der Markt regelt die Verteilung. Das ist, vereinfacht ausgedrückt, das Prinzip der Alpentransitbörse.

Schon damals war klar, dass sich die im Jahr 2000 formulierten Ziele, eine Reduktion der Transitfahrten von 1,4 Millionen im Jahr 2000 auf 650 000 im Jahr 2009, mit den bisherigen politischen Instrumenten nicht erreichen lassen. Diese hatten ausschliesslich lenkenden, nicht aber plafondierenden Charakter. Die Idee der Alpentransitbörse verlangt hingegen die klar definierte Obergrenze nicht als Ziel, sondern als Vorgabe der Politik und setzt bei der Verteilung der Kontingente auf den Markt. Alf Arnold, Geschäftsführer der Alpen-Initiative, war selbst ein wenig überrascht, dass der Vorschlag im Departement Leuenberger auf offene Ohren stiess.

Erfolgreiches Klinkenputzen in ganz Europa

Eine Machbarkeitsstudie wurde in Auftrag gegeben, Nationalrat Fabio Pedrina, Präsident der Alpen-Initiative, reichte im Parlament ein Postulat ein. Die Alpen-Initianten liessen nicht locker. Auf verschiedenen nationalen und internationalen Bühnen propagierten sie ihr Projekt, traten an Fachmessen auf, klopften an die Türen von Ministerialbüros, Lobbyisten und regionalen Aktivisten im ganzen Alpenraum. Es war ein steter Tropfen, Überzeugungsarbeit auf allen Ebenen, von Ljubljana über Bern bis nach Brüssel. Ein erster Durchbruch auf der nationalen Bühne war das Ergebnis der Machbarkeitsstudie, die die Alpentransitbörse als «realistisches, effizientes und effektives Instrument der Verkehrspolitik» beurteilte. Eine zweite Studie, bei der es vor allem um technische Details geht, steht inzwischen kurz vor dem Abschluss. International brachte die Konferenz «Suivi de Zürich» der Verkehrsminister der Alpenstaaten im November 2005 erste konkrete Ergebnisse. Hier brachte Moritz Leuenberger die Idee der Alpentransitbörse offiziell aufs europäische Parkett. Es war weniger rutschig als vielleicht erwartet. Im Juni 2006 heisst es im «Weissbuch Verkehr» der Europäischen Kommission, dass die Einführung einer Alpentransitbörse «geprüft» werde.

Der Stachel bleibt im Fleisch sitzen

Der Weg zur Durchsetzung ist noch weit. Auch auf der nationalen Bühne. Denn im bundesrätlichen Entwurf zum Güterverkehrsgesetz soll das Verlagerungsziel um sechs Jahre bis zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels hinausgeschoben werden. Die Alpen-Initiative lässt nicht locker. Sie verlangt die Einführung der Alpentransitbörse auf dem Verordnungsweg ab 2008. Der Stachel im Fleisch der schweizerischen Verkehrspolitik wird die Politiker auch künftig auf Trab halten.

(fiu)