

Die Alpen-Initiative hat den alpenquerenden Lastwagenverkehr gebremst

Vor 25 Jahren hat das Volk Ja gesagt zur Alpeninitiative. Der dahinterstehende Verein ist eine Bürgerbewegung – und heute europaweit eine Referenz in Sachen Verlagerungspolitik. Dank der Alpen-Initiative fahren heute viel weniger Lastwagen durch die Schweizer Alpen als durch die österreichischen und italienischen. Doch der Bundesrat hat seine Aufgaben noch längst nicht erfüllt.

Bis 1980 durchfuhren kaum Lastwagen die Schweizer Berge. Die Güter wurden per Bahn transportiert. Dann wurde der Gotthard-Strassentunnel eröffnet und die Situation änderte sich komplett. Die Zahl der Lastwagen am Gotthard nahm rasant zu. Das sorgte für Ärger in den Bergtälern, hatte doch Bundesrat Hans Hürlimann bei der Eröffnung gesagt, der Gotthard sei kein Transitkorridor für den Schwerverkehr.

Im Jahr 1987 trafen sich Alpenschützerinnen und Alpenschützer aus den Bergkantonen Wallis, Tessin, Graubünden und Uri erstmals in Andermatt, um über eine Volksinitiative zum Alpenverkehr zu diskutieren. Daraus entstand der Verein Alpen-Initiative, der zwei Kernanliegen in die Verfassung schreiben wollte: die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene und kein Ausbau der Transitstrassen durch die Alpen.

1989 wurde die Volksinitiative offiziell bei der Teufelsbrücke in der Schöllenen Schlucht zwischen Andermatt und Göschenen lanciert. Die Aussichten auf einen Abstimmungserfolg schienen klein: Es war damals äusserst selten, dass eine Volksinitiative an der Urne eine Mehrheit fand.

Eine wirkliche Volksinitiative

Die Alpeninitiative war eine Volksinitiative im eigentlichen Sinn des Worts. Angestossen wurde sie nicht von einer Partei, wie das heute oft der Fall ist, sondern von einer losen Bewegung von Alpenschützerinnen und -schützern. Umso mehr staunte die Schweiz, als am 20. Februar 1994 eine Mehrheit von Volk und Ständen der Alpeninitiative zustimmte.

Die bürgerlichen Parteien und nicht zuletzt der Bundesrat hatten die Kraft der Alpen-Initiative, die Verbundenheit der Bevölkerung mit den Bergen und den Unmut über die wachsende Lastwagenflut und die Landschaftsverwundung unterschätzt. Umso gereizter reagierte die offizielle Politik. Bundesrat Jean-Pascal Delamuraz wettete über das «Verbot im Ayatollah-Stil». Insbesondere in der Westschweiz galt die Alpen-Initiative vielen als anti-europäisch. Man könne nicht europafreundlich sein und gleichzeitig im Transitverkehr enge Regeln aufstellen, hiess es. Das aber war kein Widerspruch für die Initiantinnen und Initianten der Volksinitiative. Die Alpen-Initiative wollte die Alpen schützen und strebte bereits damals eine Lösung im ganzen Alpenbogen an – davon zeugen die vielen Kontakte nach Österreich, Italien und Frankreich.

Angriffe auf den Alpenschutz

Nach der Abstimmung wollte der damalige Walliser Nationalrat Paul Schmidhalter die Alpeninitiative umgehend ausser Kraft setzen. Auch in den folgenden Jahren versuchten die Lastwagenlobby und bürgerliche Politiker wiederholt, den Verfassungsartikel zu durchlöchern, sei es mit der Ablehnung der Schwerverkehrsabgabe, der Aushebelung des Nachtfahrverbots, der bewussten Verschleppung des

Auftrags zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene oder 2004 mit dem Versuch, eine zweite Strassenröhre am Gotthard beim Volk durchzubringen.

Letzteres gelang erst Verkehrsministerin Doris Leuthard 2016 mit einem juristischen Trick: Die zweite Röhre soll gebaut, aber nur einspurig betrieben werden. In der Verfassung steht: Die Kapazität von Alpen transitstrassen darf nicht erhöht werden. Jon Pult, Präsident der Alpen-Initiative sagt dazu: «Doris Leuthards Argumentation, dass man die zweite Röhre nur halb benutzt, war verlogen – Beton ist immer härter als Versprechen.»

Der Vergleich mit dem Brenner

Der klarste Erfolg der Alpen-Initiative zeigt sich in der deutlichen Abnahme der Lastwagenfahrten durch die Schweizer Alpen. Von 1980 bis 2001 stieg sie von sehr wenigen Lastwagen auf bis zu 1,4 Millionen pro Jahr. Heute sind es unter 1 Million, Tendenz sinkend. Ganz anders an den Alpenübergängen zwischen Österreich und Italien: Heute fahren pro Jahr über 2 Millionen Lastwagen allein über den Brenner – mehr als doppelt so viele wie an den vier wichtigen Schweizer Alpenübergängen am Gotthard, am San Bernardino, am Simplon und am Grossen Sankt Bernhard zusammen.

Das Verlagerungsziel von maximal 650'000 Lastwagen pro Jahr hätte laut Gesetz spätestens Ende 2018 – zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels – erreicht werden sollen. Nun vertröstet der Bundesrat auf die Eröffnung des Ceneri-Basistunnels, dem letzten Stück der neuen Alpen transversalen (NEAT). Dann bleiben den Politikern keine Ausreden mehr, dann ist die konsequente Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene endgültig möglich. Für Jon Pult, Präsident der Alpen-Initiative ist klar: «Alpenschutz ist angesichts des Klimawandels und dem zunehmenden Transportwahnsinn nötiger denn je.»

Thomas Bolli

4935 Zeichen (inkl. Leerzeichen)

(BOX) Die Alpen-Initiative

Der Verein Alpen-Initiative wurde 1989 gegründet und feiert dieses Jahr seinen 30. Geburtstag. Er setzt sich für die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene und den Schutz der Alpen ein. Die Alpen-Initiative engagiert sich auch dafür, unnötige Transporte zu vermeiden und das Transportwachstum zu bremsen. Der Verein finanziert sich aus Spendengeldern und Projektbeiträgen. Er zählt rund 50'000 Mitglieder in allen Landesteilen. Sitz hat der Verein in Brig VS und in Altdorf UR.

Heute leitet Jon Pult, Chur GR, die Alpen-Initiative. Vizepräsidentin ist Marina Carobbio Guscetti aus Lumino TI, die aktuelle Nationalratspräsidentin und höchste Schweizerin. Zu den Gründungsmitgliedern gehörten beispielsweise der Bündner alt Nationalrat Andrea Hämmerle, Andreas Weissen (Brig VS) und der Urner Alf Arnold, langjähriger Geschäftsführer der Alpen-Initiative.

875 Zeichen (inkl. Leerzeichen)