

# Ein Vierteljahrhundert VCS

**Der VCS Schweiz wurde 1979 gegründet, 1980 die lokale Sektion Schaffhausen. Hier ein verkehrspolitischer Rückblick auf die verflossenen 25 Jahre.**

Politische Prozesse bedürfen einer jahrelangen Reifezeit. Im Vergleich dazu ist ihre Erwähnung in den jeweiligen Jahresberichten nur eine Momentaufnahme.

So auch unser vorliegender Jahresbericht oder unser Kommentar «Auf den Spuren der Doppelspur», im Heft ÜSI MEING vom März 2005. Während der Frühjahrssession 2005 der Eidgenössischen Räte konnte dieses, für Schaffhausen wichtige Thema, unter dem Titel «HGV-Anschlüsse» zu einem guten Ende gebracht werden. Die Grundlagen hierzu wurden 1998 mit der Annahme der Vorlagen «LSVA» und «FinöV» gelegt. In beiden Abstimmungskomitees war der VCS landesweit führend aktiv. Zuletzt auch Anfang 2004 mit grossem Erfolg im Komitee «Avanti-Nein».



Diese Vorlage konnte mit 63% Nein zu Fall gebracht werden. An die über zwanzigjährige Vorlaufzeit dieser Entwicklungen erinnert sich jedoch kaum jemand.

Hier eine auszugsweise Retrospektive:

## Die LSVA – VCS-Idee vor 25 Jahren

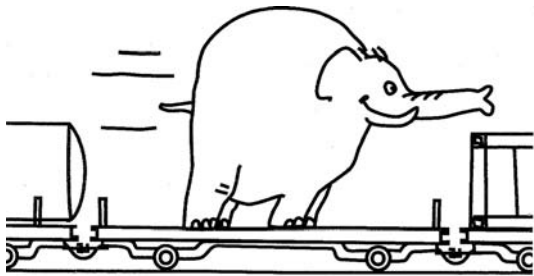
Schon 1982 reichte der damals noch junge VCS eine Volksinitiative zur Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ein. Selbstverständlich wurde diese «grüne Spinnerei» in der Volksabstimmung vom 7. Dezember 1986 deutlich mit 66.1% verworfen. Eines der gegnerischen Argumente: Unnötige Zwängerei, so etwas sei ja im Rahmen der Koordinierten Verkehrspolitik (KVP) bereits vorgesehen. Doch als mit der Volksabstimmung vom 12. Juli 1988 die Stunde der Wahrheit schlug, wurde auch die KVP verworfen. Allerdings mit nur noch 54.5% Nein. Ein Grund der Ablehnung: Bürgerliche, welche die Vorlage im Parlament noch mitgetragen hatten, liessen ihren bürgerlichen Bundesrat und Verkehrsminister Leon Schlumpf im Regen stehen und verkündeten die Nein-Parole. – Diese rechtsbürgerliche Verhinderungsstrategie sollte sich später beim Aushandeln der «Bilateralen I» als Bumerang erweisen:

Hätte man nämlich mit dem Trumpf bereits bestehenden Rechts in die Verhandlungen einsteigen können, wäre das Landverkehrsdossier besser ausgefallen. Doch bei Verhandlungsbeginn existierte nichts dergleichen. Weder eine LSVA noch ein Verfassungsartikel über die «FinöV». Es bestand nur gerade die 1985 eingeführte «Pauschale Schwerverkehrsabgabe» mit einem Abgabesatz von lächerlichen 25 Franken je Transitfahrt.

## Alles hat seine Zeit ...

Doch endlich, 1998 konnte der VCS die Früchte jahrelanger politischer Arbeit ernten. Gleich zwei Vorlagen kamen zur Abstimmung:

Die LSVA-Vorlage wurde am 27. September mit 57.3% Ja-Stimmen angenommen, die FinöV-Vorlage am 29. November 1998 sogar mit 63.3%.



## Schwerverkehrsabgabe Ja

In beiden breit abgestützten Abstimmungskomitees war unsere VCS-Sektion führend tätig und engagierte sich personell und finanziell. Durch Annahme der LSVA- und FinöV-Vorlage wurden wichtige Grundlagen zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs gelegt, auch regional. Mit der Revision des kantonalen Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (GöV) im vergangenen Jahr, wurden die Kantonsleistungen an den öV auf mindestens 75% des Kantonsanteils an der LSVA angehoben. Der öffentliche Verkehr, auch im Klettgau, entwickelt sich inzwischen in eine Richtung, die wir der Kantonsregierung und Bundesrat Leuenberger am 28. August 2000 in einem achtseitigen Strategiepapier vorgeschlagen haben.

### Alpenschutz versus Flugverkehr?

Inzwischen sind Modelle von Schwerverkehrsabgaben auch in Europa etabliert oder in Planung. Die Schweiz konnte ihre leistungshängige Schwerverkehrsabgabe über das Verkehrsdossier der am 1. Juni 2002 in Kraft getretenen «Bilateralen I» zwar absichern. Eine zusätzliche Alpentransitabgabe, wie der VCS und der Verein «Alpeninitiative» es gewünscht hätten, war jedoch nicht herauszuholen, denn die EU bestand auf der Ausgeglichenheit zwischen dem Land- und Luftverkehrsteil. Also wurden die Interessen des einstigen Nationalheiligtums, der SWISSAIR, höher gewichtet, weil diese infolge der Ablehnung des EWR am 6. Dezember 1992 gegenüber den EU-Fluggesellschaften ins Abseits zu geraten drohte.

Doch diesbezüglich hat das Departement Leuenberger nach den Vorgaben des Parlaments verhandelt. Es ist deshalb schon «unique», wenn Rechtspopulisten nachträglich die Verhandlungsergebnisse kritisieren und den Transitschwerverkehr zum Faustpfand gegen die Anflugverordnung zum Flughafen Zürich erheben wollen.

### Aus der VCS-Idee «Ökobonus» wird ein CO<sub>2</sub>-Gesetz

1985 lancierte der VCS den staatsquotenneutralen Ökobonus. Die Idee wurde sofort als «grünes Hirngespinnst» abgeschossen. Doch heute kennen wir den Ökobonus in Form einer gleichfalls staatsquotenneutralen CO<sub>2</sub>-Lenkungsabgabe, aber vorerst nur auf Heizöl und Erdgas. Dieseltreibstoff ist (noch) nicht und Benzin nur mit dem gänzlich wirkungslosen Klimarappen belastet. Dieses Thema ist noch längst nicht vom Tisch. Wir haben es in der Nummer 2/05 unseres Informationsorgans ausführlich abgehandelt. Inzwischen wird an diesem Gesetz munter weitergesägt.

### Tempo 30 und Begegnungszonen

Einst hätte ein Blick über den Zaun genügt. Doch heute sind T30- und Begegnungszonen auch schweizweit ein Faktum. So auch in der Stadt Schaffhausen, die sich mit diesem Thema besonders schwer tat: Schon 1989 (!) wurde im Grossen Stadtrat die Motion Peter Moeller auf Einführung von Tempo-30-Zonen überwiesen. Im Herbst 2004 endlich, wurden die vorerst letzten Zonen signalisiert. Dazwischen lag eine bürgerlich geprägte Verhinderungsphase, auf deren Höhepunkt eine Spezialkommission die tatsichere (Er-) Lösung von T30-Problemen erfand: Das Zweidrittelsquorum. Ein Quorum von zwei Dritteln *aller* (nicht nur der an Quartierabstimmungen *teilnehmenden*) Bewohner sollten sich für die Verkehrsberuhigung ihrer Quartiere entscheiden müssen, ehe sie eingeführt würde. Tempo 30 erforderte somit eine höhere Legitimation, als ein EU- oder UNO-Beitritt! Doch für ihre eigene Beschlussfassung auferlegte sich die

---

Kommission selbst kein Zweidrittelsquorum. Das Quorum hatte nur kurzen Bestand. Den Durchbruch haben aktive Anwohner des Emersbergquartiers mit unserer Unterstützung erzielt.

Quartierabstimmungen verlaufen seither wieder nach den Regeln der Teilnehmerdemokratie. Doch die Abläufe in anderen Gemeinden beweisen, dass es auch einfacher gehen könnte.

Mit seiner Initiative «Strassen für alle» brachte der VCS Bewegung in die Sache. Die Initiative wurde am 4. März 2001 zwar deutlich abgelehnt. Doch der Bundesrat hatte im Vorfeld der Abstimmung in Form eines «indirekten Gegenvorschlags» versprochen – und danach auch Wort gehalten –, die bis dahin sehr restriktiven Vorschriften für Tempo-30-Zonen gründlich zu überarbeiten. Seit dem 1. Januar 2002 sind Massnahmen zur Verkehrsberuhigung erheblich einfacher umzusetzen. Wir haben die Quartiervereine über die neue Rechtslage und Verfahrensfragen unterrichtet. Die entsprechende Rubrik auf der Homepage des VCS Schweiz weist seither eine hohe Zugriffsrate auf: [www.verkehrsclub.ch](http://www.verkehrsclub.ch), Rubrik Verkehrsdossiers/Verkehrssicherheit.

### **Einst «grüne Spinnereien» – heute Fakten**

Fazit: Was vor über zwanzig Jahren noch als grüne Spinnerei galt, wurde zur Grundlage eines (zwar noch unvollendeten) modernen, umweltverträglichen Verkehrswesens und mit lokalem Bezug z. B. zur Grundlage des bevorstehenden Doppelspur-Ausbaus in Richtung Zürich. Nach jüngsten Informationen soll der Streckenausbau bis im Jahr 2012 vollendet sein.

Und zu guter Letzt: Am 28. April 2005 konnte im Lötschbergbasistunnel in vollem Zeitplan der Durchschlag gefeiert werden. – Ein verkehrspolitisches Signal ersten Ranges, auch und gerade nach Europa. Abgesehen von der Verlagerungsstrategie für den Güterverkehr sind die NEAT-Bauwerke auch einer der Eckpfeiler der heutigen «Netzvariante», die allen Landesteilen dient. Die Netzvariante wurde durch den VCS ins Spiel ge-

bracht, als Alternative zu den einst angestrebten «Neuen Hochleistungstransversalen (NHT)». Die NHT hätten nur Wirtschaftszentren bevorzugt, Randgebiete hingegen vernachlässigt.

### **Wir haben zu danken**

Zu all diesen Entwicklungen hat auch die VCS-Sektion Schaffhausen ihren Beitrag geleistet. Dies nicht zuletzt auch dank einer Basis von Helferinnen und Helfern, auf die wir immer wieder zählen können, wenn es ums verkehrspolitische Kerngeschäft geht! Ihnen gebührt an dieser Stelle unser besonderer Dank. – Aber dereinst auch der Dank kommender Generationen, denen wir durch unser Engagement für die Mitwelt ihre Lebensgrundlagen erhalten wollen.

Der VCS befasst sich also auch mit anderen Themen als nur mit Verbandsbeschwerden.

### **panem et circenses – auch nur eine Momentaufnahme**

Wir wollen an dieser Stelle nicht wiederholen, was zum Thema Verbandsbeschwerden auf unserer Homepage, jener des VCS Schweiz und anderer Organisationen eingesehen werden kann. Wir beschränken uns beispielhaft kurz auf den spektakulärsten Fall: Das Hardturmstadion Zürich, auch Einkaufsstadion genannt.

Um es gleich vorweg zu nehmen: Das Bundesgericht erkannte am 3. Dezember 2004 im wesentlichen zu Recht, was die VCS-Sektion Zürich beim Zürcher Regierungsrat (Entscheid vom 21.04.04) erstritten hatte!

Doch die in den meisten Medien zuvor verbreitete einfache Gleichung lautete: VCS kontra Fussball. Solche Schlagworte kamen emotional an und haben dem VCS geschadet. Der Bundesgerichtsentscheid vom 3. Dezember 2004 hingegen produzierte kaum noch Medienfutter.

### **Was ist abgelaufen? – Fakten statt Polemik!**

Tatsache ist, dass die VCS-Sektion Zürich gegen den Gestaltungsplan des Hardturmstadions beim Regierungsrat Beschwerde einlegte – mit Erfolg. Dies jedoch keineswegs wegen des

punktuellen Verkehrsaufkommens bei Sportveranstaltungen, sondern wegen der tagtäglichen Verkehrsbelastung infolge der vorgesehenen Mantelnutzung auf einer Fläche von 60'000 m<sup>2</sup>, durch Verkaufs- und Dienstleistungsbetriebe (Läden, Restaurants, Kinos, Hotels etc.).

In dem der Planung zu Grunde gelegenen Fahrtenmodell waren die zulässigen Verkehrsbe-  
wegungen zu dieser publikumsintensiven Anlage überdotiert, während eine angemessene Erschlies-  
sung durch den öffentlichen Verkehr fehlte.

Die VCS-Sektion Zürich wollte den Fall noch an das Verwaltungsgericht weiterziehen. Doch der VCS Schweiz, als Inhaber des Verbandsbeschwerderechts, verweigerte seine Zustimmung – zu Recht, wie sich später erwies. Weitergezogen bis vor das Bundesgericht wurde der Fall durch die Bauherrschaft (Stadion AG und Stadt Zürich).

### Das Bundesgerichtsurteil

Wie schon erwähnt, bestätigte das Bundesgericht am 3. Dezember 2004 den, durch den VCS Zürich erstrittenen, regierungsrätlichen Entscheidung vom 21. April 2004: Nämlich im Rahmen des Fahrtenmodells eine Reduktion zulässiger Fahrten von 3,4 auf 2,7 Mio. Fahrten jährlich und eine spätere Reduzierung auf 2,2 Mio. Fahrten, mit der zusätzlichen Auflage, der Betriebs- und Kontrollorganisation grosse Aufmerksamkeit zu schenken! Zudem rügte das Gericht: (7.2.2.)

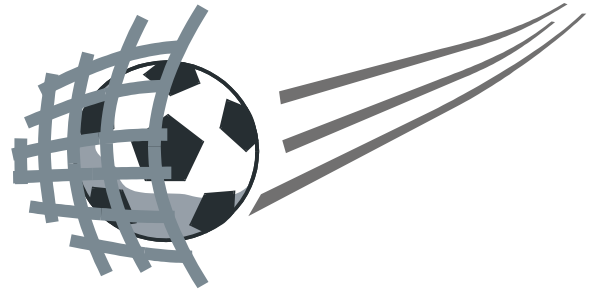
*« ... wird mit dem umstrittenen Fahrtenmodell dem Umstand, dass es sich bei der geplanten Anlage schadstoffmässig um einen überdurchschnittlichen Emittenten handelt und daher verschärfte Emissionsbegrenzungen vorzusehen sind, zu wenig Rechnung getragen.»*

Und:

*«Die im Umweltverträglichkeitsbericht vorgebrachten Gründe für eine derartige Lösung vermögen denn auch kaum zu überzeugen ... Geht es um die Projektierung einer als überdurchschnittlichen Emittenten zu betrachtenden Baute, so müssen gemäss Art. 11*

*Abs. 3 USG bei der Regelung des motorisierten Individualverkehrs rein wirtschaftliche Überlegungen in den Hintergrund treten.» (!)*

Also wahrlich keine Laudatio auf den einst so genüsslich-leidvoll kultivierten, offiziellen Zürcher Zweckpopulismus!



### Fazit:

Gemäss Umweltschutzgesetz sind noch allzeit *Verträglichkeitsprüfungen für die Umwelt* zu erstellen und nicht *Einträglichkeitsprüfungen* für Investoren! Und deshalb sollte das Volk auch nicht durch Abstimmungsvorlagen verschaukelt werden, die nicht rechtskonform sind.

Das Verbandsbeschwerderecht mag eine lästige Sache sein. Bestünde es nicht, dann könnte man sich selbstzufrieden damit beweihräuchern, eines der besten Umweltrechte zu haben, ohne sich jemals einen Deut um seinen Inhalt und noch weniger um seinen Vollzug zu scheren ...

Und der momentan schlechte Ruf des VCS in gewissen Kreisen? Den nehmen wir in Kauf. – Auch nur eine Momentaufnahme.

Links zu Verbandsbeschwerden:

[www.vcs-sh.ch](http://www.vcs-sh.ch) (mit lokalem Bezug),  
[www.verkehrsclub.ch](http://www.verkehrsclub.ch), Rubrik Porträt – VCS und Beschwerderecht,  
[www.verbandsbeschwerden.ch](http://www.verbandsbeschwerden.ch), Gemeinsame Homepage der Umweltorganisationen.

Hugo Mahler