



Avanti-Splitter

Im 25. VCS-Jahr: Freude herrscht ...

Aber zuerst haben wir nachzuholen, wozu unser Schaffhauser Monopolblatt nicht mehr Hand bot, obwohl es einige Tausender aus den Inseraten der Avanti-Kampagne kassiert hat: Ein paar Zeilen unseres Dankes als «Eingesandtes» waren nicht wert, abgedruckt zu werden.

... und wir haben zu danken!

Also wir danken wir nachträglich an dieser Stelle den Stimmberechtigten für ihr deutliches Votum zum Gegenentwurf zur Avanti-Initiative. Sie haben erneut die Kontinuität der bisherigen Verkehrspolitik bestätigt – und die Vorlage deutlich verworfen. Im Rahmen des Gesamtergebnisses lag der Kanton Schaffhausen mit 66.7% sogar an siebenter Stelle! Ein Jubiläumsgeschenk für den VCS!

Danken möchten wir aber auch allen Personen, welche die Abstimmungskampagne unseres überparteilichen Komitees in vielfältiger Weise unterstützt und so das gute Resultat überhaupt ermöglicht haben. Sei dies geschehen durch Mithilfe bei Publikumsaktionen, durch Spenden, Veröffentlichung von Inseraten in eigenem Namen, Verfassen von Leserzuschriften, Beteiligung an Kollektivinseraten usw. Nicht zuletzt ist das erfreuliche Resultat auch den kompetenten Auftritten von Nationalrat Hans-Jürg Fehr zu verdanken.

Unsere Erwartungen

Mit dem Ausgang dieser Abstimmung hat sich die Auftragslage von Bundesrat und Parlament deutlich geändert. Wir erwarten nun avanti:

- Eine konsequentere Verlagerungspolitik als bisher.
- Für den Schwerverkehr sind Sicherheitsziele zu definieren und durchzusetzen. Denn die Nichteinhaltung geltender Regeln im Strassengüterverkehr ist ein Element der Wettbewerbsverzerrung zwischen Schiene und Strasse! Als Beispiele seien Verstösse gegen Ladungs-, Gewichts-, Geschwindigkeits- und Ruhezeitvorschriften genannt.
- Zur Durchsetzung dieser Sicherheitsziele – also aus übergeordneten Gründen –, ist auch die Eröffnung

des Lastwagen-Kontrollzentrums im Güterbahnhof Schaffhausen voranzutreiben. Und dies mit oder ohne nördliche Zufahrt. Denn der Gotthard beginnt schon am Rhein!

- Die «Parlamentarische Initiative Giezendanner» zur Planung der zweiten Gotthardröhre ist abzuschreiben.
- Der Agglomerationsverkehr ist, ohne Belastung durch andere Zusammenhänge und Bedingungen, neu anzugehen.

Wegen seiner weit geringeren Inanspruchnahme an dynamischer Verkehrsfläche pro Person, gebührt die Priorität in den Agglomerationen dem effizienteren öffentlichen Verkehr auf Schiene und Strasse. Man komme uns nicht mit der Gebetsmühle von der freien Wahl des Verkehrsmittels. Hatten wir jemals die freie Wahl zu entscheiden, welche Verkehrsmittel wir erdulden wollen!?

An der Bereitschaft der einstigen Avanti-Befürworter, die wirklichen Agglomerationsprobleme lösen zu helfen, wird es sich erweisen, wie viel ihre einstigen Gartenschlauchparolen wert waren, die da lauteten: «Stau weg», «Öffentlichen Verkehr fördern». Hoffentlich haben sie dannzumal keinen Knick mehr in ihren Schläuchen.

Signale nach aussen

Das Avanti-Nein hat auch positive Auswirkungen auf die Brennerstrecke. Hätte ein anderer Abstimmungsausgang den Bau der zweiten Gotthardröhre in den Bereich des Möglichen gerückt, dann wäre dies ein Signal für die künftige Verlagerung gewisser Verkehrsströme auf die verkehrsgeografisch günstigere Gotthardroute gewesen. Nun ist dies keine Option mehr. Man ist am Brenner genötigt, Alternativen stärker zu fördern. Ein Anfang ist bereits getan. Eine durch DB, ÖBB und Trenitalia gegründete Eisenbahn-Allianz «Brenner Rail Cargo» (BRC) und das Unternehmen «Locomotion» führen – teilweise mit Mehrsystemloks –, direkte Güterzüge zwischen München und Verona und dies mit zunehmendem Erfolg. Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2004 werden diese Verkehrsströme sogar vertaktet. Also – es geht doch!

Hugo Mahler