Zeitschrift: Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer
Herausgeber: Auslandschweizer-Organisation
Band: 21 (1994)
Heft: 1

Artikel: Abstimmung vom 20. Februar : eine Ohrfeige für die Regierung
Autor: Haller, Peter / Tschanz, Pierre-André
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-910253

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Abstimmung vom 20. Februar

Eine Ohrfeige für die Regierung

Die Abstimmung über fünf Vorlagen, die alle verkehrspolitische Themen betrafen, endete mit einem fünffachen Ja, doch eines davon kam dem Bundesrat und dem Parlament sehr ungelegen. Zum Leidwesen von Verkehrsminister Adolf Ogi sprachen sich 51,9 Prozent der Stimmenden für die Alpeninitiative aus. Diese verlangt, dass der alpenquerende Transitgüterverkehr bis zum Jahre 2004 von der Strasse auf die Schiene verlegt wird. Darüber hinaus verbietet die Initiative jeden weiteren Ausbau der Nationalstrassen in den Alpen.

Als die Alpeninitiative 1990 vor allem von Kreisen der Grünen und Sozialdemokraten aus den Bergregionen der Innerschweiz eingereicht wurde, wurde ihr nur wenig Beachtung geschenkt. Bundesrat und Parlament

Peter Haller

empfahlen sie zur Ablehnung, denn ihrer Ansicht nach liess sich der Zwang, Gütertransporte auf die Schiene zu verlegen, nicht mit der freien Wahl des Verkehrsmittels vereinbaren. Ausserdem hielten sie die Forderung für viel zu extrem. Die Selbstzufriedenheit des Bundesrates im Vorfeld der Abstimmung wurde nur in den letzten zwei Wochen durch die steigende Nervosität von Bundesrat Adolf Ogi gestört. Seine unüberlegten Äusserungen anlässlich eines Fernsehauftritts brachten den Gegnern der Initiative Stimmenverluste.

In der Schweiz werden Initiativen nur sehr selten angenommen, und somit wird die Alpeninitiative als Ohrfeige für die Regierung und die Mehrheit des Parlaments in die Geschichte eingehen. Experten führen ihren Erfolg auf die kontinuierlich und professionell geführte Abstimmungskampagne zurück, die seit 1990 von Hunderten von freiwilligen Helfern unterstützt wurde. Die grösste Unterstützung jedoch kam aus dem Innerschweizer Kanton Uri, durch den die Eisenbahnen und die Strassen durch den Gotthard führen: Fast 88 Prozent stimmten dort der Initiative zu. Am kleinsten war die Zahl der Befürworter in der französischsprachigen Schweiz, wo die Initiative von allen Kantonen verworfen wurde. Der Transitverkehr belastet diese Kantone, die sich für eine europafreundliche Politik der Schweiz einsetzen, nur wenig. Tatsächlich wird die Verhandlungsposition der Schweiz gegenüber der Europäischen Union durch die Annahme der Initiative kaum gestärkt. Auch wenn der Eisenbahngüterverkehr für die Schweizer Regierung und die Europäische Union ein langfristiges Ziel darstellt, so wird sich die Durchsetzung der Alpeninitiative als schwierig gestalten, denn die Schweiz kann sich nicht vom Umfeld in Europa, zu dem auch der Strassentransport gehört, abschotten.

Paradoxerweise wird die von der Regierung befürwortete Schwerverkehrsabgabe aber genau dazu benutzt, den Strassentransport so unattraktiv wie möglich zu gestalten. Die Stimmbürger befürworteten die heutige pauschale Steuer für Lastwagen und Busse klar, und sie akzeptieren auch eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Damit sollen die Verkehrsteilnehmer für die effektiv verursachten Kosten wie den Strassenbau, den Unterhalt und die Luftreinhaltemassnahmen aufkommen. Die Stimmenden befürworteten auch die Weiterführung der Nationalstrassenabgabe und stimmten damit einer Preiserhöhung auf 40 Franken zu.

Positiv für die Regierung war auch die Zustimmung zum revidierten Luftfahrtgesetz. Trotz intensiver Kampagne der Gegner wurde diese Vorlage angenommen. ■

Kommentar

Die Abstimmung über die Alpeninitiative war eine Gratwanderung, doch Verkehrsminister Adolf Ogi, der zu den Wortführern der Gegner gehörte, gestand seine Niederlage ein. Es handelt sich um seine erste Niederlage, denn in der Vergangenheit hat er vier wichtige Vorlagen, darunter auch zwei transalpine Eisenbahntunnels, durchgebracht. Die Schweizer Regierung befindet sich gegenüber der Europäischen Union in einer wenig komfortablen Lage. Die Alpeninitiative verstösst gegen das Transitabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union und führt zu einer schlechten Ausgangslage bei bilateralen Gesprächen. In vielen Bereichen bräuchte die Schweiz jedoch gute Voraussetzungen, nicht zuletzt bei der Aushandlung besserer Bedingungen für die Schweizer Luftfahrtgesellschaften am «freien Himmel» der Europäischen Union. Doch die Verlässlichkeit der Schweiz als Vertragspartner an sich wird grundsätzlich in Frage gestellt werden.

Im Land selber ist der echte oder vermeintliche Graben zwischen den Sprachregionen noch tiefer geworden. Die heftige Reaktion gegen die Deutschschweizer von Wirtschaftsminister Jean-Pascal Delamuraz kommt auch in der Presse der Romandie zum Ausdruck. Es ist jedoch nicht ungewöhnlich, dass die beiden Sprachregionen in Verkehrsfragen nicht völlig übereinstimmen. Und schliesslich zeigt die niedrige Stimmbeteiligung in der Romandie von durchschnittlich knapp 30 Prozent, welche Bedeutung die Stimmberechtigten dem Thema beimassen, als das Abstimmungsresultat noch nicht vorlag.

Peter Haller ■

Eidgenössische Volksabstimmungen

12. Juni 1994

- Bundesbeschluss über einen Kulturförderungsartikel in der Bundesverfassung.
- Bundesbeschluss über die Revision der Bürgerrechtsregelung in der Bundesverfassung (Erleichterte Einbürgerung für junge Ausländer).
- Bundesgesetz über schweizerische Truppen für friedenserhaltende Operationen (Blauhelme).

Eine Abstimmung mit Folgen für den Schwerverkehr: Ja zu den Abgaben, ja zur Alpeninitiative, die den Transitverkehr auf die Schiene zwingt. (Foto: Prisma)

Presseschau

Von den fünf eidgenössischen Vorlagen, über die das Schweizervolk am 20. Februar abzustimmen hatte, wurde das Ja zur Alpeninitiative (gegen den Transitgüterverkehr auf der Strasse) in der Presse am meisten kommentiert.

CORRIERE DEL TICINO

«Das Schweizer Stimmvolk wollte wieder einmal seine Entscheidungsautonomie in einer wichtigen Frage wie dem Umweltschutz bestätigen – und zwar gegenüber dem Bundesrat, den Parteien und Europa.»

Blick

«Keine Frage: Auch das Verhältnis zwischen der Deutschschweiz und der Romandie hat einen weiteren Dämpfer erlitten. Wie schon beim EWR mussten sich die weltoffenen Westschweizer wieder von der Deutschschweizer Mehrheit dominieren lassen. Der Röstigraben ist so tief wie noch nie.»

Tages-Anzeiger

«Offensichtlich hat die Mehrheit der Schweizerinnen und Schweizer diesen Schutz höher gewichtet als die Angst vor möglichen Vergeltungsmassnahmen Brüssels. Gerade unter diesem europapolitischen Blickwinkel ist allerdings das einmütige Nein der Romandie zu verstehen, zumal ja dort, eher ungewöhnlich, die übrigen Verkehrsvorlagen mehr oder minder deutlich gutgeheissen wurden.»

LE NOUVEAU QUOTIDIEN

«Am 20. Februar wurde wiederum nationalistisch abgestimmt. Die Initiative vermittelt den Eindruck, als könne die Schweiz ganz alleine und ohne vorherige Absprache mit den betroffenen Nachbarländern über ihre Transportpolitik entscheiden. Schlimmer noch: sie verschliesst sich den Nachbarländern. Eine Mehrheit hat sich vom grünen Schein der Initiative blenden lassen und ist auf eine Illusion hereingefallen. Dabei muss die zynische Frage gestellt werden: Wo werden die von der Schweiz ferngehaltenen Lastwagen durchfahren, wenn nicht durch österreichische oder französische Täler?»

TRIBUNE DE GENÈVE

«Die Schweizer haben für den Fortschritt und nicht, wie es gewisse Kommentatoren zweifellos gerne darstellen werden, für die Isolation gestimmt. Alle oder fast alle sind sich einig darüber, dass der Güterverkehr auf der Schiene ausgebaut werden muss, um die durch den Schwerverkehr verursachten Umweltschäden zu verringern. Hinzu kommt, dass «Europa» das einzige stichhaltige Argument der Gegner war. Vor allem in der Romandie hielt man daran fest, dass ein Ja zur Alpeninitiative unsere Position bei den Verhandlungen in Brüssel schwächen würde. Kurzfristig gesehen, ist diese Überlegung sicher richtig. Langfristig nicht. Und was zählt, sind langfristige Überlegungen.

Neue Zürcher Zeitung

«Die Unklarheit in bezug auf den Strassenbau und die Unklarheiten darüber, was in den nächsten zehn Jahren bis zur endgültigen Verlagerung des alpenquerenden Gütertransits auf die Bahn zu geschehen hat, diese Unklarheiten bleiben. Eine solch ungute Situation hätte sich durch einen akzeptablen Gegenvorschlag vermeiden lassen; als sich Bundesrat und Parlamentsmehrheit dagegen wehrten, waren sie nicht von besonderer politischer Klugheit beseelt. Die jetzt entstandenen Ungewissheiten sind so rasch als möglich durch eine klare Politik zu ersetzen. Klare Politik heisst in diesem Fall, dass nicht die Zehnjahresfrist abzuwarten ist, sondern rasch marktwirtschaftliche Massnahmen einzuleiten sind, die zu einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene führen.»

PAT ■

Abstimmungsergebnisse

Bundesbeschluss über die Weiterführung der Nationalstrassenabgabe
JA 1 259 313 (68,5%)
NEIN 579 643 (31,5%)

Bundesbeschluss über die Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe
JA 1 323 877 (72,1%)
NEIN 512 988 (27,9%)

Bundesbeschluss über die Einführung einer verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe
JA 1 221 473 (67,1%)
NEIN 597 673 (32,9%)

Volksinitiative «zum Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr»
JA 954 433 (51,9%)
Kantone: AI, AR, BE, BL, BS, GL, GR, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, ZG, ZH
NEIN 884 448 (48,1%)
Kantone: AG, FR, GE, JU, NE, VD, VS

Änderung des Luftfahrtgesetzes
JA 1 080 959 (65,9%)
NEIN 689 924 (34,1%)

Stimmbeteiligung: ca. 40%

Schweizer Blauhelme?

Am 12. Juni dieses Jahres werden die Stimmberechtigten unter anderem darüber entscheiden, ob sich die Schweiz künftig mit sogenannten Blauhelmen an UNO-Missionen beteiligen soll. Wir werden in der nächsten Ausgabe der «Schweizer Revue» näher auf diese Vorlage eingehen. Wer sich bereits vorher damit auseinandersetzen möchte, kann das Grundlagendokument «20 Thesen für Schweizer Blauhelme» bei folgender Adresse anfordern:
EDA, Direktion für internationale Organisationen, Sektion UNO + IO, CH-3003 Bern.

Name
Vorname
Adresse
Land

Beabsichtigen Sie diese Broschüre weiterzugeben (Antwort freiwillig)?
☐ Ja ☐ Nein
Wenn Ja: Über welche Kanäle?