

Volksabstimmung vom 20. Februar 1994 : alles Verkehrspolitik

Autor(en): **Rusconi, Giuseppe**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer**

Band (Jahr): **20 (1993)**

Heft 5

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-910346>

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.

Volksabstimmung vom 20. Februar 1994

Alles Verkehrspolitik

Am kommenden 20. Februar wird das Schweizervolk über fünf verkehrspolitische Vorlagen zu entscheiden haben.

Von diesen fünf Vorlagen ist die Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» (Alpeninitiative) die umstrittenste. Eine weitere Vorlage betrifft die Änderung des Luftverkehrsgesetzes, ge-

Giuseppe Rusconi

gen die das Referendum ergriffen wurde. Dem Volkswillen unterworfen sind ausserdem drei Bundesbeschlüsse: die zukünftige Erhebung einer Autobahnvignette und einer Schwerverkehrsabgabe sowie die Einführung leistungsabhängiger Schwerverkehrsabgaben nach dem Verursacherprinzip.

Alpeninitiative

Die Initiative wurde 1989 von einem Komitee lanciert, das sich aus Vertretern aus den Kantonen Tessin, Uri, Valais und Graubünden zusammensetzt. 1990 wurde sie mit 107 570 Unterschriften bei der Bundeskanzlei eingereicht. Die Initiative verlangt die Ergänzung der Bundesverfassung um einen Artikel, der den Bund verpflichtet, «das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs zu schützen». Sie fordert eine Verlagerung des alpendurchquerenden Gütertransitverkehrs auf die Schiene, und zwar innerhalb von 10 Jahren nach Annahme des Verfas-

sungsartikels. Schliesslich heisst es: «Die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet darf nicht erhöht werden. Ausgenommen sind Umfahrungsstrassen zur Entlastung von Ortschaften vom Durchgangsverkehr». Vor allem diejenigen Initianten, die ökologischen Gruppierungen nahestehen, möchten mit dieser Initiative den Verzicht auf den Bau des zweiten Autotunnels durch den Gotthard erreichen.

Bundesrat und Parlament empfehlen, diese Volksinitiative zu verwerfen. Zustimmung findet sie bei den Sozialdemokraten, den Grünen, den Schweizer Demokraten und bei der Evangelischen Volkspartei. Verkehrsminister Adolf Ogi bezeichnete die Initiative aufgrund des Beschlusses, neue Eisenbahnalpentransversalen zu bauen, als «hinfällig», und er unterstreicht, dass die Initiative gegen internationale und bilaterale Vereinbarungen verstosse und das Ausland benachteilige. Schliesslich bedeute der Strassenverkehr auch Wohlstand, und das Volk wünsche keine neuen Verbote.

Luftverkehrsgesetz

Bundesrat und Parlament haben beschlossen, das Luftverkehrsgesetz den Entwicklungen der letzten zwei Jahrzehnte anzupassen. Die Kritik der Linken richtet sich vor allem gegen eine Verstärkung der Kompetenzen des Bundes beim Bau von Flughäfen (zum Nachteil der Kantone und Gemeinden). Sie stösst sich ausserdem an Bestimmungen, welche es dem Bund erlauben, Kredite für die Neuerstellung und den Ausbau von Flughäfen zu gewähren. Gegen das am 18. Juni 1993 vom National- und Ständerat gutgeheissene

Eidgenössische Volksabstimmungen

20. Februar 1994

- Bundesbeschluss vom 18. Juni 1993 über die Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe
- Bundesbeschluss vom 18. Juni 1993 über die Weiterführung der Nationalstrassenabgabe
- Bundesbeschluss vom 18. Juni 1993 über die Einführung einer leistungs- oder verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe
- Volksinitiative «zum Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» (Bundesbeschluss vom 18. Juni 1993)
- Änderung vom 18. Juni 1993 des Luftfahrtgesetzes

12. Juni 1994

Gegenstände noch nicht festgelegt

25. September 1994

Gegenstände noch nicht festgelegt

4. Dezember 1994

Gegenstände noch nicht festgelegt

Gesetz wurde daher das Referendum ergriffen.

Verkehrsabgaben

1985 wurden in der Schweiz sowohl die Autobahnvignette als auch die Schwerverkehrsabgabe für eine befristete Dauer von zehn Jahren eingeführt. Damit sollten die Kosten für den Bau und den Unterhalt des Nationalstrassennetzes gedeckt werden. Bundesrat und Parlament schlagen nun vor, die Gebühren auch in Zukunft zu erheben. Falls das Volk dies befürwortet, wird die Autobahnvignette ohne zeitliche Begrenzung weiterhin erhoben und der Jahresbetrag ab 1995 von 30 auf 40 Franken erhöht, die Schwerverkehrsabgabe hingegen wird bis zum Jahr 2004 verlängert und um ca. 30% erhöht. Die Höhe der Teuerungsanpassung wird vom Parlament und – eventuell – vom Volk beschlossen. Sofern Volk und Stände die dritte Vorlage über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe annehmen, könnte die heutige Abgabe zukünftig zum Beispiel durch eine eurokompatible Steuer auf gefahrene Kilometer ersetzt werden. ■

Die Alpeninitiative möchte u.a. den Verzicht auf den Bau des zweiten Gotthardautotunnels erreichen. Unser Bild: eine Säumergruppe aus Brig.

