

# Abstimmung vom 20. Februar : eine Ohrfeige für die Regierung

Autor(en): **Haller, Peter / Tschanz, Pierre-André**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **21 (1994)**

Heft 1

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-910253>

## **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.

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 ungeliebt. Zum Leidwesen von Verkehrsminister Adolf Ogi sprachen sich 51,9 Prozent der Stimmentenden 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 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 hielt man 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.

## 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 bräuhete die Schweiz jedoch gute Voraussetzungen, nicht zuletzt bei der Aushandlung besserer Bedingungen für die Schweizer Luftfahrt-

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

gesellschaften 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 beimessen, als das Abstimmungsergebnis noch nicht vorlag. Peter Haller



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

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.

Paradoxiere Weise 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 Luftreinhaltmassnahmen aufkommen. Die Stimmentenden 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.

### 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).

## LE NOUVEAU QUOTIDIEN

«Am 20. Februar wurde wiederum nationalstimmend 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 verschleiss 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.»

## 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 wettlosen Westschweizer wieder von der Deutschschweizer Mehrheit dominieren lassen. Der Röstigraben ist so tief wie noch nie.»

### Tagesanzeiger

«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.»

### Abstimmungsergebnisse

<b>Bundesbeschluss über die Weiterführung der Nationalstrassenabgabe</b>	
JA	1 259 313 (68,5%)
NEIN	579 643 (31,5%)
<b>Bundesbeschluss über die Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe</b>	
JA	1 323 877 (72,1%)
NEIN	512 988 (27,9%)
<b>Bundesbeschluss über die Einführung einer verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe</b>	
JA	1 221 473 (67,1%)
NEIN	597 673 (32,9%)
<b>Volksinitiative «zum Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr»</b>	
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	
<b>Änderung des Luftfahrtgesetzes</b>	
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 + IQ, CH-3003 Bern.

Name \_\_\_\_\_

Vorname \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Land \_\_\_\_\_

Beabsichtigen Sie diese Broschüre weiterzugeben (Antwort freiwillig)?

Ja  Nein

Wenn Ja: Über welche Kanäle?