

Abstimmung vom 26.2.1978

Die Linienführung der Autobahnen bleibt Behör- densache

Abgelehnt: Volksinitiative «für die vermehrte Mitbestimmung der Bundesversammlung und des Schweizervolkes im Nationalstrassenbau»

Brigitte Menzi

Dieser Artikel ist erstmals 2010 im «Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007» erschienen, welches von Wolf Linder, Christian Bolliger und Yvan Rielle herausgegeben und beim Haupt Verlag publiziert wurde.

Empfohlene Zitierweise: Menzi, Brigitte (2010): Die Linienführung der Autobahnen bleibt Behördensache. In: Linder, Wolf, Christian Bolliger und Yvan Rielle (Hg.): Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007. Bern: Haupt. S. 372–373.

Herausgeber dieses Dokuments: Swissvotes – die Datenbank der eidgenössischen Volksabstimmungen. Année Politique Suisse, Universität Bern, Fabrikstrasse 8, 3012 Bern. www.swissvotes.ch.

VORGESCHICHTE

1972 feiert die Schweiz Halbzeit im Nationalstrassenbau: 40% des 1960 beschlossenen Netzes sind in Betrieb, weitere 17% im Bau. Zunehmend kommt es jedoch in den betroffenen Gebieten zu Auseinandersetzungen über die regionale Linienführung. Ein heftiger Streit entbrennt im Kanton Luzern, wo die vorgesehene Route der Nationalstrasse N2 am Ostufer des Sempachersees auf Widerstand stösst. Obwohl der Kanton Luzern das rechte Seeufer grösstenteils als Schutzzone deklariert hat, lehnt der Bundesrat verschiedene Wiedererwägungsgesuche ab; auch Verwaltungsgerichtsbeschwerden an das Bundesgericht bleiben erfolglos. In dieser Situation lanciert der Journalist Franz Weber die Volksinitiative «Demokratie im Strassenbau», die darauf abzielt, die Linienführung von Nationalstrassen dem fakultativen Referendum zu unterstellen, und zwar unter Einschluss aller bis 1973 noch nicht gebauten Strecken. 1974 kann das Volksbegehren eingereicht werden.

Der Bundesrat empfiehlt die Initiative ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung. Er spricht sich gegen eine Veränderung der Kompetenzordnung aus und begründet dies damit, dass das vorgeschlagene Verfahren zu einer Zerstückelung des als Ganzes konzipierten Netzes führen könnte. National- und Ständerat schliessen sich der Meinung des Bundesrates an und lehnen das Begehren mit grossen Mehrheiten ab. Auf grundsätzliche Kritik stösst insbesondere das Vorgehen von Franz Weber, ein regionales Problem mit dem nationalen Instrument der Volksinitiative lösen zu wollen. Nicht ganz einverstanden ist der Nationalrat mit der Meinung des Bundesrates, wonach einzelne fehlende Teilstücke das Funktionieren des ganzen Nationalstrassennetzes infrage stellen würden (BBl 1976 II 1150). Er heisst deshalb eine Motion gut, die vom Bundesrat eine vertiefte Überprüfung des 1960 beschlossenen Routennetzes verlangt.

GEGENSTAND

Die Initiative verlangt folgende Ergänzung der Bundesverfassung: Die Bundesversammlung beschliesst über Konzeption, Linienführung und Ausführung der Nationalstrassen. Diese Beschlüsse sind dem Volk zur Annahme oder Verwerfung vorzulegen, wenn es von 30000 Stimmberechtigten oder von acht Kantonen verlangt wird. Alle Nationalstrassen und -strassenabschnitte, die am ersten August 1973 noch nicht erstellt waren, unterliegen diesem Beschluss.

ABSTIMMUNGSKAMPF

Für eine Veränderung der Kompetenzordnung im Nationalstrassenbau sprechen sich neben den Umweltschutzverbänden und dem LdU nur noch die kleinen Parteien der extremen Linken und der extremen Rechten (POCH, PdA, SD, Rep) aus. Einige Kantonalsektionen der SP schliessen sich ebenfalls den Befürwortern an. Auf der Seite der Gegner unterstreichen die bürgerlichen Parteien die Wichtigkeit eines vollständigen Nationalstrassennetzes und weisen auf die Problematik der von der Initiative vorgeschlagene Übergangsregelung hin, wonach der neuen Verfassungsnorm auch alle Nationalstrassen und -strassenabschnitte unterstellt werden sollen, die am 1. August 1973 noch nicht erstellt oder noch

nicht in Ausführung begriffen waren. Laut Bundesrat würde dies «zu volkswirtschaftlich und verkehrspolitisch widersinnigen Konsequenzen führen», weil seit Einreichung der Initiative die Zahl der neu begonnenen Nationalstrassenabschnitte bereits wieder gestiegen sei und sogar Strecken, mit deren Bau erst nach dem ersten August 1973 begonnen wurde, inzwischen fertiggestellt worden seien (BBI 1976 II 1152).

ERGEBNIS

Am 26. Februar 1978 wird die Initiative vom Stimmvolk und allen Kantonen wuchtig verworfen. Bei einer Beteiligung von 48,2% stimmen lediglich 38,7% dem Begehren zu. Etwas mehr Unterstützung als in der Deutschschweiz kann die Initiative in der Romandie verbuchen, die höchsten Werte erreichen Genf (45,2% Ja), die Waadt (45,5% Ja) und Basel-Stadt (46,2% Ja). Im Kanton Luzern, dem «Heimkanton» der Initiative, nehmen lediglich 35,4% der Stimmenden das Volksbegehren an.

QUELLEN

BBI 1976 II 1134; BBI 1977 I 1370. Erläuterungen des Bundesrates. APS 1972 bis 1978: Verkehr und Infrastruktur – Strassenverkehr – Strassenbau. Vox Nr. 5. Vatter et al. 2000: A-1.

Ein Literaturverzeichnis mit den ausführlichen bibliographischen Angaben finden Sie auf unserer Website www.swissvotes.ch.