

Abstimmung vom 12.6.1988

Nach 20 Jahren in der Sackgasse: Nein zu einer koordinierten Verkehrs- politik

**Abgelehnt: Bundesbeschluss über die Verfas-
sungsgrundlagen für eine koordinierte Verkehrs-
politik (KVP)**

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): Nach 20 Jahren in der Sackgasse: Nein zu einer koordinierten Verkehrspolitik. In: Linder, Wolf, Christian Bolliger und Yvan Rielle (Hg.): Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007. Bern: Haupt. S. 455–456.

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

VORGESCHICHTE

Die zunehmende Verlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Strasse, die Überlastung des Strassennetzes und die Schwierigkeiten bei der Finanzierung der Autobahnen verlangen ab Mitte der 1960er-Jahre immer dringender nach einer Gesamtkonzeption des Verkehrswesens. Der Bundesrat beauftragt deshalb 1972 eine Kommission mit der Ausarbeitung entsprechender Vorschläge. Diese stossen zwar verwaltungsmässig auf Zustimmung, in einer ersten Vernehmlassungsrunde zeigt sich aber, dass insbesondere bei der Aufteilung der Kompetenzen und Lasten zwischen Bund und Kantonen oder hinsichtlich der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs die Meinungen weit auseinandergehen. Der Bundesrat lässt deshalb die beiden Fragenkomplexe noch einmal überarbeiten.

1982 veröffentlicht die Landesregierung ihre Botschaft zu zwei neuen Verfassungsartikeln. Diese übertragen dem Bund die Kompetenz, eine gesamtheitliche Verkehrspolitik festzulegen sowie die einzelnen Verkehrssektoren aufeinander abzustimmen. Der Bund soll für die nationale Infrastruktur zuständig sein, die Kantone für die regionale. Als Hauptziele definiert die sogenannte Gesamtkonzeption für eine koordinierte Verkehrspolitik (KVP) die Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse, den wirtschaftlichen Einsatz der Mittel und den Umweltschutz. Die Gewichtung dieser miteinander nicht unbedingt harmonisierenden Ziele überlässt die KVP der Gesetzgebung. Ein weiteres zentrales Element ist das Postulat der Eigenwirtschaftlichkeit; demnach sollen die Benutzer der verschiedenen Verkehrsnetze die von ihnen verursachten Kosten selber decken. Geplant sind zwei getrennt geführte Kassen, eine für den öffentlichen und eine für den privaten Verkehr. Der Ständerat schliesst sich diesem Grundsatz an und heisst – gegen die Opposition der Welschen – die Erhebung von Verkehrsabgaben gut (vgl. Vorlagen 316, 317). Der Nationalrat will im Gegensatz zur kleinen Kammer die bisherige finanzielle Mitverantwortung des Bundes für den öffentlichen Regionalverkehr aufrechterhalten und überzeugt schliesslich auch den Ständerat von dieser Haltung. In der Schlussabstimmung wird die KVP mit 106 zu 23 bzw. 24 zu 15 Stimmen angenommen.

GEGENSTAND

Die Bundesverfassung soll wie folgt geändert werden: Der Bund legt die Ziele der schweizerischen Gesamtverkehrspolitik fest und berücksichtigt dabei die Verkehrsbedürfnisse, den wirtschaftlichen Einsatz der Mittel sowie die Auswirkungen auf Mensch und Umwelt. Er stellt beim privaten Verkehr unter Mitwirkung der Kantone die Planung, den Bau und den Unterhalt der Verkehrsnetze von nationaler Bedeutung sicher. Für die Finanzierung kommt zur Hauptsache der Bund auf. Die Kantone sorgen für die übrigen Verkehrsnetze des privaten Verkehrs. Bund und Kantone sorgen für den öffentlichen Verkehr. Der Bund finanziert den öffentlichen Verkehr von nationaler Bedeutung. Die Benutzer der Verkehrsnetze decken langfristig die von ihnen verursachten Kosten. Der Bund kann zum

Ausgleich der vom Privatverkehr verursachten Kosten Benützungsabgaben erheben (BBI 1987 I 979–981).

ABSTIMMUNGSKAMPF

Bereits in der Schlussphase der parlamentarischen Debatten zeigt sich, dass die Opposition gegen die KVP gewachsen ist. Diese Tendenz konkretisiert sich, als FDP und SVP die Neinparole beschliessen. Während jedoch der Entscheid bei den Delegierten des Freisinns mit deutlichem Mehr gefällt wird, ist er bei der SVP umstritten. CVP, SP, Grüne, LDU, EVP, die äussere Linke, die NA, die Umweltschutzverbände, der Bauernverband und die Gewerkschaften befürworten die Vorlage. Ihnen gegenüber stehen neben den bereits erwähnten Parteien die Liberalen, die Auto-Partei und der Vorort. Am tatkräftigsten für die Verwerfung setzen sich der Schweizerische Gewerbeverband und der Schweizerische Strassenverkehrsverband ein. Von der Befürworterseite wird der Bundesbeschluss als vernünftige und umweltgerechte Konzeption dargestellt, um Massnahmen gegen den Transit-Schwerverkehr ergreifen und den öffentlichen Verkehr fördern zu können. Die Gegner kritisieren die KVP als «Gummiparagrafen», die dem Bundesrat zu viele Kompetenzen einräume. Die in der Vorlage enthaltene Möglichkeit, Benützungsabgaben aus dem Privatverkehr für die Belange des öffentlichen Verkehrs einsetzen zu können, wird als Raubzug auf den Geldbeutel der Automobilisten bezeichnet.

ERGEBNIS

Am 12. Juni 1988 lehnen Volk und Stände die KVP mit 45,5% Ja zu 54,5% Nein und neunzehn gegen vier Standesstimmen ab. Damit scheitert das in rund zwanzigjähriger Arbeit entwickelte Projekt. Zustimmung findet die Vorlage lediglich in den beiden Basel, in Graubünden sowie in den «Gotthardkantonen» Uri und Tessin.

Im Abstimmungsergebnis widerspiegelt sich eine Konstellation, wie sie bei Auto-Vorlagen häufig zu beobachten ist: Während die Vorschläge des Bundesrats in der Deutschschweiz und in den Städten mehrheitsfähig sind, werden sie in der Westschweiz und auf dem Land abgelehnt. Wie aus der Nachbefragung hervorgeht, lehnten vor allem die Automobilisten die Vorlage klar ab. Die Motive der Neinstimmenden waren im Wesentlichen dieselben, wie sie in der Gegenpropaganda genannt wurden: Dass es sich bei der Vorlage primär um die Einführung von neuen Steuern für die Automobilisten gehandelt habe, wurde neben dem Vorwurf, die Vorlage sei zu wenig klar gewesen, am häufigsten genannt.

QUELLEN

BBI 1983 I 941; BBI 1987 I 979. Vox Nr.35. APS 1968 bis 1988: Verkehr und Infrastruktur – Verkehrspolitik. Vatter et al. 2000: A-9.

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