

Abstimmung vom 27.9.1992

Bahn frei für den Schienenverkehr: Volk bewilligt das Grossprojekt NEAT

Angenommen: Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss)

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): Bahn frei für den Schienenverkehr: Volk bewilligt das Grossprojekt NEAT. In: Linder, Wolf, Christian Bolliger und Yvan Rielle (Hg.): Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007. Bern: Haupt. S. 492–493.

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

VORGESCHICHTE

In den 1960er-Jahren beschäftigt sich der Bundesrat erstmals mit der Frage nach einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale und lässt von einer Kommission fünf mögliche Varianten untersuchen. Die Vorarbeiten ziehen sich jedoch hin, sodass das Thema erst im Zusammenhang mit dem Konzept «Bahn 2000» (vgl. Vorlage 348) wieder aktuell wird. Angesichts der Schnellbahnvorhaben Deutschlands und Italiens ist man sich darüber einig, dass die Schweiz – wenn sie nicht links liegen gelassen werden will – nicht länger ein «Bremsklotz» im internationalen Nord-Süd-Gefälle sein darf. Mit einer Motion wird die Landesregierung deshalb dazu aufgerufen, die Verhandlungen für den Bau und die Linienführung einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in die Wege zu leiten.

1987 präsentiert die vom Bundesrat eingesetzte Expertenkommission erste Vorschläge für ein solches Projekt. Vorgestellt werden die vier Varianten Lötschberg–Simplon, Gotthard, Ypsilon und Splügen. Den Variantenentscheid will der Bundesrat erst nach dem Vorliegen der Vernehmlassungsergebnisse treffen. Diese fallen wie erwartet unterschiedlich aus: Während sich die Kantonsregierungen einfach für die geografisch jeweils am nächsten liegende Variante einsetzen, bezweifeln die dem Umweltschutz verpflichteten Verbände die Notwendigkeit einer neuen Alpentransversale. Die bürgerlichen Parteien äussern sich mehrheitlich positiv. Aufgrund der Stellungnahmen entscheidet sich der Bundesrat schliesslich für eine Kompromisslösung mit zwei neuen Basistunnels am Gotthard und am Lötschberg sowie mehreren Anschlüssen Richtung Ost- und Westschweiz. Die Kosten für diese Variante werden in der Botschaft auf ca. 10,1 Milliarden Franken geschätzt und sollen aus allgemeinen Bundesmitteln und Treibstoffzollgeldern finanziert werden. Im Nationalrat wehren sich Linke und Grüne vergeblich gegen die «Transitlawine» und für zusätzliche flankierende Massnahmen zum Schutze der Umwelt. Ebenso abgelehnt werden neue Variantenvorschläge. Der Ständerat ergänzt das Basisprojekt trotz finanzieller Bedenken noch um ein paar von den Kantonen gewünschte Zusatzstrecken, was die Kosten weiter in die Höhe treibt. In der Schlussabstimmung wird die Vorlage von der grossen Kammer mit 118 zu 18 Stimmen, in der kleinen Kammer gar mit nur einer Gegenstimme genehmigt. Gegen die NEAT wird von Umweltverbänden, Automobilisten und zwei Komitees aus der Innerschweiz das Referendum ergriffen.

GEGENSTAND

Ziele und Inhalt der NEAT sind wie folgt umschrieben: Der Bund verwirklicht ein Konzept zur Wahrung der verkehrspolitischen Stellung der Schweiz in Europa und zum Schutz der Alpen vor weiteren ökologischen Belastungen. Dieses soll einen leistungsfähigen Schienenkorridor sicherstellen, die Strassen vom Güterfernverkehr entlasten, dem Personenverkehr dienen und bereits bestehende Belastungen abbauen. Das Konzept umfasst den Ausbau der Transitachsen Gotthard und Lötschberg–Simplon mit je einem neuen Basistunnel, den Einbezug der West- und Ostschweiz in das Netz der europäischen Hochleistungsbahnen, den

besseren Anschluss der Ostschweiz an die Transitachse Gotthard sowie flankierende Massnahmen zur Umlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene.

ABSTIMMUNGSKAMPF

In den Augen der weitaus präsenteren Befürworter der NEAT – neben allen Bundesratsparteien sind dies auch die LPS, der LdU, die EVP, die CSP, die PdA und die EDU sowie sämtliche Wirtschaftsverbände – ist die NEAT die einzige Möglichkeit, den Güterverkehr ohne Zwang auf die Schiene zu bringen. Ihrer Meinung nach kommt die Halbierung der Fahrzeiten zwischen der Nord- und der Südschweiz nicht nur der Wirtschaft und den Reisenden, sondern auch dem Umweltschutz zugute. Ohne NEAT könnte gemäss Bundesrat der für die Schweiz vorteilhafte Transitvertrag mit der EU (kein Korridor für 40-Töner) nicht erfüllt und zusätzlicher Lastwagenverkehr kaum vermieden werden. Die Gegnerschaft setzt sich aus zwei entgegengesetzten politischen Strömungen zusammen: Während die Grünen, die Umweltschutzverbände und die Schweizer Demokraten argumentieren, die NEAT sei überdimensioniert und führe zu zusätzlichen Umweltbelastungen im ohnehin schon übernutzten Alpenraum, kritisieren die Automobilverbände die hohen Kosten und die Teilfinanzierung über Treibstoffzollgelder. Ein Urner Komitee begründet seine Opposition damit, dass die NEAT die Interessen der Bevölkerung zu wenig berücksichtige.

ERGEBNIS

Am 27. September 1992 nehmen 63,6% der Stimmenden und fast alle Stände die Vorlage an. Einzig die Kantone Uri (40,9% Ja), Appenzell Innerrhoden (44,9%) und Appenzell Ausserrhoden (49,0%) lehnen ab. Am enthusiastischsten zeigen sich die Romands, welche die NEAT mit Ja-Anteilen zwischen 70,1% (Kanton Jura) und 84,9% (Kanton Genf) gutheissen. Die Beteiligung beträgt überdurchschnittliche 45,9%.

Wie aus der Nachbefragung hervorgeht, war in der Westschweiz vor allem der Anschluss an das europäische Hochleistungsnetz ausschlaggebend für den Jaentscheid, in der Deutschschweiz dagegen der Umweltschutz. Bei der Gegnerschaft dominierten finanzpolitische Bedenken. Am häufigsten verworfen wurde die Vorlage von Anhängern der Grünen, der Schweizer Demokraten sowie der Automobilverbände.

QUELLEN

BBI 1990 II 1075; BBI 1991 III 1596; BBI 1996 IV 639. Erläuterungen des Bundesrates. APS 1995 bis 1998: Verkehr und Infrastruktur – Schienenverkehr – Güterverkehr. Vox Nr. 46. Vatter et al. 2000: A-15.

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