

Abstimmung vom 3.3.1991

Verkehrsinitiative des Landesrings erleidet an der Urne Totalschaden

Abgelehnt: Volksinitiative «zur Förderung des öffentlichen Verkehrs»

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): Verkehrsinitiative des Landesrings erleidet an der Urne Totalschaden. In: Linder, Wolf, Christian Bolliger und Yvan Rielle (Hg.): Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007. Bern: Haupt. S. 477–478.

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

VORGESCHICHTE

In den 1990er-Jahren kommen zahlreiche verkehrspolitische Volksinitiativen mit ähnlicher Stossrichtung zur Abstimmung – verlangt wird wahlweise die Einschränkung des Strassenbaus (vgl. Vorlagen 359, 360, 361 und 362), besserer Schutz der Umwelt (vgl. Vorlage 408) oder eine Reduktion des Privatverkehrs (vgl. Vorlage 463).

1986 reicht auch der LdU eine Volksinitiative «zur Förderung des öffentlichen Verkehrs» ein. Das Begehren verlangt unter anderem den Ausbau des Linienangebots, die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und eine vermehrte Finanzierung dieser Aufgaben über bisher für Strassenzwecke verwendete Treibstoffzollgelder (BBI 1989 I 1264). Die Förderung des öffentlichen Verkehrs soll ausserdem als Daueraufgabe des Bundes in der Verfassung verankert werden.

Der Bundesrat lehnt die Initiative ab: Die Massnahmen gingen zu weit und gehörten mehrheitlich nicht auf Verfassungsstufe (BBI 1989 I 1264). Der Bund wende bereits überdurchschnittlich hohe Beträge für den öffentlichen Verkehr auf, die von der Initiative vorgesehene massive Zweckänderung von Treibstoffzollgeldern sei deshalb abzulehnen (BBI 1989 I 1264). Im Parlament zeigen sich die bei verkehrskritischen Vorlagen üblichen Verhältnisse: Die linken Parteien und die Grünen unterstützen die Initiative, die bürgerliche Ratsmehrheit lehnt das Begehren ab. Entsprechend deutlich fallen die Resultate der Schlussabstimmungen aus: Der Nationalrat verwirft die Vorlage mit 97 zu 48 Stimmen, der Ständerat gar mit 34 zu 4 Stimmen.

GEGENSTAND

Die Hauptforderungen der Initiative lauten: Der Bund fördert den öffentlichen Verkehr, insbesondere auf der Schiene. Er treibt die Schaffung einer leistungsfähigen Infrastruktur voran, gewährleistet dichte Fahrpläne und günstige Tarife, fördert die Erschliessung von Berg- und Randregionen und unterstützt die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Bis zum Inkrafttreten von Bestimmungen für eine koordinierte Verkehrspolitik sind für die Finanzierung dieser Aufgaben zusätzlich zu den bisherigen Bundesbeiträgen mindestens je ein Drittel des Zollzuschlags auf Treibstoffen und des Reinertrags des Treibstoffzolls einzusetzen.

ABSTIMMUNGSKAMPF

Die Initiative stösst in der Bevölkerung auf wenig Interesse, entsprechend lau ist der Abstimmungskampf. Wie der Bundesrat in seinen Erläuterungen feststellt, sind die Forderungen der Initiative zum Zeitpunkt der Abstimmung bereits grösstenteils erfüllt. Das Begehren gilt schlicht als überflüssig. Dennoch geben neben dem LdU auch SP, EVP, PdA, GPS, SD und die Umweltverbände die Japaroale aus, bekämpft wird die Vorlage hingegen von den bürgerlichen Parteien und den Automobil- und Wirtschaftsverbänden. Die Befürworter der Initiative argumentieren, dass ein leistungsfähiges und günstiges öffentliches Verkehrsnetz nicht nur schonend für die Umwelt, sondern auch Platz sparend sei. Zudem garantiere nur ein Verfassungsartikel die langfristige Umsetzung einer zukunftsgerichteten Verkehrspolitik. Mit der Finanzierung über Treibstoffzollgelder

könnten Grossprojekte wie die «Bahn 2000» oder die NEAT ohne Steuer- oder Preiserhöhungen realisiert werden. Nach Ansicht der Gegner kosten die erwähnten Grossprojekte Bund und Kantone bereits genug. Weitere Ausgaben für den öffentlichen Verkehr sind ihrer Meinung nach nicht mehr tragbar. Der Bundesrat verweist im Abstimmungsbüchlein zudem darauf, dass die Zweckänderung der Treibstoffzollgelder auf Kosten der Strasse ginge, sodass wichtige Aufgaben in diesem Bereich nicht mehr erfüllt werden könnten.

ERGEBNIS

Das Desinteresse der Bevölkerung manifestiert sich am 3. März 1991 in der aussergewöhnlich tiefen Stimmbeteiligung: Lediglich 31,2% der Stimmberechtigten bemühen sich an die Urne. Die Daheimgebliebenen dürften ihr Wegbleiben dagegen kaum bereut haben: Mit einem Nein-stimmenanteil von 62,9% wird die Initiative klar verworfen. Lediglich zwei Kantone nehmen sie mehrheitlich an, wenig überraschend sind dies die von Verkehrsproblemen am meisten betroffenen Kantone Uri (55,7% Ja) und Basel-Stadt (50,8% Ja). Die Resultate der Nachbefragung zeigen, dass die Abstimmungsparolen von allen Parteisympathisanten gut befolgt worden sind.

QUELLEN

BBI 1989 I 1263; BBI 1990 I 899. Erläuterungen des Bundesrates. APS 1991: Verkehr und Infrastruktur – Verkehrspolitik. Vox Nr. 41. Vatter et al. 2000: A-14.

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