

Abstimmung vom 1.4.1990

Kein «Stopp dem Beton» – das Strassennetz soll weiter wachsen

**Abgelehnt: Volksinitiative «Stopp dem Beton – für
eine Begrenzung des Strassenbaus»**

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): Kein «Stopp dem Beton» – das Strassennetz soll weiterwachsen. In: Linder, Wolf, Christian Bolliger und Yvan Rielle (Hg.): Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007. Bern: Haupt. S. 465–466.

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

VORGESCHICHTE

Auch ein halbes Jahrzehnt nachdem Volk und Stände die Initiative «Demokratie im Nationalstrassenbau» (vgl. Vorlage 279) abgelehnt haben, tobt in der Schweiz noch immer ein erbitterter Kampf um den Ausbau des Nationalstrassennetzes. Der Bundesrat beauftragt deshalb eine Expertenkommission mit der neuerlichen Überprüfung von sechs besonders umstrittenen Autobahnprojekten. Das Gremium kommt zum Schluss, dass am beschlossenen Netz kaum mehr grössere Abstriche gemacht werden können. Daraufhin stimmt das Parlament dem Bau der Streckenabschnitte zu. Dieser Beschluss führt zur gemeinsamen Lancierung von drei neuen Volksinitiativen (vgl. Vorlagen 360, 361, 362). Zusätzlich wird 1986 die von den POCH lancierte Initiative «Stopp dem Beton» eingereicht. Das Begehren verlangt, dass der Höchstumfang des Strassennetzes gesamt-schweizerisch auf dem Niveau vom 30. April 1986 stabilisiert wird. Neue Strassen sollen nur noch dann gebaut werden dürfen, wenn die verlorene Fläche durch die Aufhebung einer bestehenden Strasse in der gleichen Region vollumfänglich kompensiert werden kann.

Der Bundesrat empfiehlt die Initiative ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung. In seiner Botschaft kritisiert er deren Forderungen als rechtlich problematisch und weist darauf hin, dass eine Umsetzung praktisch unmöglich wäre. Zudem verstosse die Initiative gegen die kantonale Strassenhoheit. Die beiden Kammern schliessen sich dieser Meinung an und verwerfen das Begehren mit 102 zu 29 Stimmen im Nationalrat bzw. 41 zu 0 Stimmen im Ständerat klar. Man ist sich darüber einig, dass die umweltpolitischen Ziele der Initiative besser durch eine konsequente Förderung des öffentlichen Verkehrs als durch ein Totalverbot für Autobahnen erreicht werden können.

GEGENSTAND

Die Bundesverfassung soll wie folgt ergänzt werden: Der Umfang des schweizerischen Strassennetzes darf den am 30. April 1986 festgestellten Umfang bezüglich der bedeckten Oberfläche nicht überschreiten. Neue Strassen dürfen nur gebaut werden, wenn gleich grosse Flächen des bestehenden Strassennetzes in der gleichen Region anderen Zwecken zugeführt werden. Die Kantone können eine Ausnahmegewilligung erteilen, falls in einer Region untragbare Verhältnisse herrschen und keine andere Lösung gefunden wird oder wenn infolge Aufgabe eines Strassenprojekts Anpassungen vorgenommen werden müssen. Normen über die Mitwirkung der Stimmberechtigten sollen vorbehalten bleiben.

ABSTIMMUNGSKAMPF

Die Gegner der Initiative – neben den bürgerlichen Parteien und den Autoorganisationen auch die Wirtschaftsverbände – bezeichnen die Initiative als dogmatisch, nicht umsetzbar und gefährlich für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes. Im Abstimmungsbüchlein zeigt der Bundesrat exemplarisch die Konsequenzen auf: So müsste im Fall einer Annahme wohl die nach dem 30. April 1986 erbaute Walensee-Autobahn wieder abgebrochen werden. Eine Kompensation durch den Verzicht auf andere Strassen wäre hier kaum realistisch. Auf der Befürworterseite kämpfen

die linken Parteien und der LdU für die Initiative, welche ihrer Meinung nach nicht auf ein totales Bauverbot hinauslaufe, sondern innerhalb der plafonierten Fläche durchaus Handlungsspielraum offenlasse. Zudem könnte der Bund nach Meinung der Initianten so zehn bis zwölf Milliarden Franken einsparen. Verglichen mit den gleichzeitig zur Abstimmung gelangenden Kleeblatt-Initiativen (vgl. Vorlagen 360, 361 und 362), verläuft der Abstimmungskampf zur POCH-Initiative eher ruhig.

ERGEBNIS

Am 1. April 1990 wird die Initiative bei einer Beteiligung von 41,1% von 71,5% der Stimmenden und allen Kantonen verworfen. Der bei Verkehrsvorlagen typische Graben zwischen der West- und der Deutschschweiz tritt diesmal nur in abgeschwächter Form zutage: Zwar wird das Begehren von den französischsprachigen Kantonen noch etwas deutlicher verworfen als vom Rest der Schweiz, hoch ist die Ablehnung aber fast überall. Am meisten Jastimmen kann die Initiative noch in den Kantonen Basel-Stadt und Uri (37,1%) verbuchen, zwei traditionell vom Verkehr stark betroffene Kantone. Aus der Nachbefragung geht zudem hervor, dass Sympathisanten der linken Parteien sowie Städter dem Volksbegehren deutlich häufiger zugestimmt haben als bürgerliche Stimmende mit Wohnsitz auf dem Land.

QUELLEN

BBi 1988 III 745; BBI 1989 III 1669. Erläuterungen des Bundesrates. APS 1986 bis 1990: Verkehr und Infrastruktur – Strassenverkehr – Strassenbau. Vox Nr. 39. Vatter et al. 2000: A-1

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