

Abstimmung vom 6.12.1987

Umsteigen, bitte: «Bahn 2000» soll die Schweiz von der Strasse holen

Angenommen: Bundesbeschluss betreffend das Konzept Bahn 2000

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): Umsteigen, bitte: «Bahn 2000» soll die Schweiz von der Strasse holen. In: Linder, Wolf, Christian Bolliger und Yvan Rielle (Hg.): Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007. Bern: Haupt. S. 450–452.

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

VORGESCHICHTE

Um der steten Zunahme des Strassenverkehrs entgegenzuwirken, lässt der Bundesrat 1983 eine Vernehmlassung über den Bau von zwei neuen Bahnlinien zwischen Lausanne und St.Gallen sowie zwischen Basel und Olten durchführen. Während die Vorschläge in der Westschweiz und im Kanton Zürich Unterstützung finden, lehnen die Ostschweizer Kantone sowie der Aargau eine einseitige Förderung der Verbindungen zwischen den grossen Ballungszentren ab.

Der Verwaltungsrat der SBB nimmt diese Kritik auf und beschliesst, seine ursprünglichen Pläne zu einem Angebotskonzept für den gesamten Eisenbahnverkehr umzugestalten. Dieses Bahnleitbild der Zukunft wird der Öffentlichkeit 1985 unter dem Titel «Bahn 2000» vorgestellt. Im Kern geht es darum, die im ersten Konzept vorgesehenen Schnellbahnlinien bescheidener zu bauen und besser mit den übrigen Verkehrsbedürfnissen zu verknüpfen. Landesweit soll ein qualitativ hochstehendes Bahnangebot mit häufigeren und zusätzlichen direkten Verbindungen, besseren Anschlüssen und dadurch kürzeren Gesamtreisezeiten verwirklicht werden. Das ganze Vorhaben soll schrittweise bis zum Jahr 2000 verwirklicht werden. Während das Basiskonzept sowohl bei den interessierten Kreisen als auch im Parlament auf Zustimmung stösst, entbrennt bezüglich der Linienführung der neuen Strecke zwischen Mattstetten (BE) und dem Raum Olten eine heftige Diskussion um nicht weniger als fünf Varianten. Im Sinne einer Kompromisslösung zwischen der vom Bundesrat und den SBB bevorzugten «Variante Süd» und der vom VCS vorgeschlagenen und von den Kantonen Aargau, Bern und der Westschweiz unterstützten «Variante Nord» entscheidet sich das Parlament schliesslich für die Linienführung «Süd Plus». Diese beinhaltet eine Ergänzung zur «Variante Süd», sodass die Integration des Südjuras gewährleistet ist. Entsprechend erhöht das Parlament den Finanzierungsrahmen von 5,1 auf 5,4 Milliarden Franken. Ferner unterstellt das Parlament das Gesamtkonzept mit den vier Neubaustrecken einem einzigen referendumspflichtigen Bundesbeschluss mit der Begründung, «Bahn 2000» könne nur mit allen diesen Erweiterungen realisiert werden. In der Schlussabstimmung wird das Konzept mit 105 gegen 10 Stimmen vom Nationalrat und 38 gegen 0 Stimmen vom Ständerat deutlich angenommen. Gegen die Vorlage ergreifen die Gegner der neuen Bahnlinie durch das Mittelland das Referendum.

GEGENSTAND

Der Bundesbeschluss lautet: Der Bund verwirklicht das Konzept «Bahn 2000» mit dem Ziel, den öffentlichen Verkehr in der Schweiz zu fördern. Zu diesem Zweck wird das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen durch folgende neue Linien erweitert: Vauderens – Villars-sur-Glane, Mattstetten – Rothrist, Olten – Muttenz, Zürich Flughafen – Winterthur. Der Bundesrat genehmigt die Bauetappen und bestimmt den zeitlichen

Ablauf. Er orientiert die eidgenössischen Räte über den Stand der Verwirklichung. Dieser Beschluss gilt bis zur Verwirklichung des Konzeptes «Bahn 2000» (BBl 1987 I 46).

ABSTIMMUNGSKAMPF

Von politischer Seite erhalten die Gegner nur wenig Unterstützung. Einzig die Parteien der äusseren Rechte (NA und EDU) und die Auto-Partei sprechen sich auf nationaler Ebene gegen die «Bahn 2000» aus, wobei sich lediglich Letztere aktiv gegen die Vorlage einsetzt. In den Kantonen Bern und Solothurn geben zudem die SVP bzw. die FDP und die CVP die Nein-parole aus. Ähnlich schwach fällt die Unterstützung durch Interessenorganisationen aus: Nur gerade die «Aktionsgemeinschaft Strassenverkehr» propagiert die Ablehnung. Die Opposition richtet sich nicht gegen eine Angebotsverbesserung bei der Bahn an sich, sondern gegen die Neubaustrecken und den damit verbundenen Kulturlandverlust. Die Organisationen des Umweltschutzes befinden sich in einem Dilemma: Zum einen befürworten sie die Vorlage als Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs, zum andern stellen sie jedoch die grundsätzliche Frage, ob damit nicht einfach nur dem Trend zu mehr Mobilität Vorschub geleistet werde. Der VCS und der Naturschutzbund stimmen trotz Bedenken zu, andere Organisationen wie zum Beispiel der WWF verzichten auf eine Parole. An der bezahlten Werbung in den Medien fällt auf, dass die Quantität der Ja-Propaganda diejenige der Gegner um ein Mehrfaches übertrifft und darin vor allem die Autofahrer angesprochen werden.

ERGEBNIS

Am 6. Dezember 1987 wird die Vorlage bei einer Beteiligung von 47,7% von 57,0% der Stimmenden und der Mehrheit der Stände angenommen. Neben Schwyz und Appenzell Innerrhoden lehnen auch die von den Neubaustrecken betroffenen Kantone Solothurn, Bern und Freiburg das Konzept ab. Sehr positiv fällt das Ergebnis demgegenüber in den verkehrsgünstig gelegenen Kantonen der Jurakette und der Ostschweiz sowie im Tessin aus.

Wie aus der Nachbefragung hervorgeht, spielte die Verbesserung des Verkehrsangebots bei den Befürwortern eine grosse Rolle. Ein noch wichtigeres Motiv war allerdings der Schutz der Umwelt und dabei insbesondere die von der «Bahn 2000» erhoffte Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene. Insgesamt wurden die Vorteile eines Ausbaus des öffentlichen Verkehrs von einer Mehrheit der Befragten stärker gewichtet als die damit verbundenen Kosten und Umweltbelastungen. Bei den von den Gegnern genannten Gründen hielten sich die Einwände gegen den Landverschleiss und gegen die hohen Kosten die Waage. Die Opposition richtete sich mehr gegen bestimmte Ausbaustrecken als gegen eine Verbesserung des Verkehrsangebotes allgemein. Die Vorlage wurde mit zwei Ausnahmen von allen untersuchten Bevölkerungsgruppen mehrheitlich befürwortet. Einzig die Landwirte und die SVP-Sympathisanten lehnten sie ab. Ebenfalls unter dem Durchschnitt lag die Zustimmung in

ländlichen Gegenden. Es zeigt sich, dass «Bahn 2000» vor allem von den Bewohnern der städtischen Zentren als vorteilhaft eingestuft wurde, während auf dem Land der Nutzen geringer, die Kulturlandverluste dafür umso höher eingeschätzt wurden.

QUELLEN

BBI 1986 I 193; BBI 1987 I 46. APS 1983 bis 1987: Verkehr und Infrastruktur – Schienenverkehr. Vox Nr. 34. Vatter et al. 2000: A-8.

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