

Abstimmung vom 8.2.2004

Endstation Gotthard: Avanti plus scheitert in allen Kantonen

**Abgelehnt: Gegenentwurf zur Volksinitiative
«Avanti – für sichere und leistungsfähige Auto-
bahnen»**

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): Endstation Gotthard: Avanti plus scheitert in allen Kantonen. In: Linder, Wolf, Christian Bolliger und Yvan Rielle (Hg.): Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007. Bern: Haupt. S. 639–640.

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

VORGESCHICHTE

Das wachsende Bedürfnis nach Mobilität, die zunehmende Verflechtung der Märkte und die allgemeine Senkung der realen Fahrzeug- und Treibstoffkosten führen zu Beginn des 21. Jahrhunderts zu Kapazitätsengpässen auf Strasse und Schiene. Die Autoverbände Touring-Club (TCS) und Automobil-Club (ACS) reichen deshalb im Jahr 2000 die Volksinitiative «Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen» ein. Das Begehren hat drei Schwerpunkte: Erstens soll sich der Bund für leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen einsetzen, zweitens sollen gewisse Strassen vom Alpenschutzartikel (vgl. Vorlage 408) ausgenommen werden, und drittens sollen spätestens zehn Jahre nach Annahme der Initiative die Bauarbeiten zwischen Genf und Lausanne, Bern und Zürich sowie zwischen Erstfeld und Airolo (= zweite Gotthardröhre) in Angriff genommen worden sein.

Der Bundesrat geht zwar mit den Initianten darin einig, dass Kapazitätsengpässe beseitigt werden müssen, er will aber nicht die gleichen Strecken ausbauen wie sie und zudem vorerst auf den Bau einer zweiten Gotthardröhre verzichten. Stattdessen will er den Agglomerationsverkehr stärker fördern. 2001 schickt die Landesregierung einen ersten Gegenentwurf in die Vernehmlassung, der die umstrittenen Punkte des Volksbegehrens übernimmt, gleichzeitig aber im Sinne einer koordinierten Verkehrspolitik (vgl. Vorlage 351) den Ausbau von Schiene und Strasse vorsieht. Einzig die SP äussert sich positiv zu diesen Vorschlägen, SVP und FDP sprechen sich klar für eine zweite Gotthardröhre aus. Auch in der grossen Kammer stossen die Anliegen der Initianten auf offene Ohren: Mit 94 zu 83 Stimmen nimmt der Nationalrat gegen den Willen der Linken und Grünen einen Gegenvorschlag seiner Kommission an, der in einigen Punkten sogar noch über die Forderungen des Volksbegehrens hinausgeht. So wird der Bund nicht nur dazu verpflichtet, das Nationalstrassennetz fertig zu bauen, auch der Bau einer zweiten Gotthardröhre soll unter strengen Bedingungen möglich sein. Zur Finanzierung soll ein Fonds geschaffen werden. Der Ständerat schliesst sich der Haltung des Nationalrats an und stimmt mit 30 zu 6 Stimmen für den Gegenvorschlag der grossen Kammer. Die Initianten ziehen daraufhin ihr Begehren zurück.

GEGENSTAND

Gemäss Initiative hätte die Verfassung wie folgt geändert werden sollen: Der Bund setzt sich für die angemessene Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturen ein. Er fördert den Ausbau und den Unterhalt der Infrastrukturen für den Strassen- und Eisenbahnverkehr und trägt zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe bei. Strassen als Teile internationaler und nationaler Netze sowie Umfahrungsstrassen sind vom Alpenschutzartikel ausgenommen. Spätestens zehn Jahre nach Annahme dieses Artikels müssen die Bauarbeiten zwischen Genf und Lausanne, Bern und Zürich sowie Erstfeld und Airolo begonnen haben.

Der Gegenentwurf enthält in den ersten beiden Sätzen die gleichen allgemeinen Bestimmungen. Darüber hinaus legt er Folgendes fest: Der Bau

zusätzlicher Spuren zwischen Amsteg und Airolo sowie Umfahrungsstrassen sind vom Alpenschutzartikel ausgenommen. Der Bundesrat beantragt dem Parlament ein Jahr nach Annahme dieses Artikels ein Programm zur Fertigstellung und Erweiterung des Autobahnnetzes sowie für Beiträge an die Verbesserung der Infrastruktur in Agglomerationen. Die Massnahmen betreffen Strasse und Schiene. Die Umsetzung wird durch einen Fonds finanziert.

ABSTIMMUNGSKAMPF

Insbesondere die gegnerische Kampagne wird mit grossem Engagement geführt; beteiligt sind CVP (mit sieben abweichenden Kantonalsektionen), SPS, EVP, CSP, PdA, GPS, SD, EDU sowie die Umweltschutzverbände und die Gewerkschaften. Die Argumente richten sich vor allem gegen den Bau einer zweiten Gotthardröhre und gegen die hohen Kosten des Programms. Befürchtet wird zudem, der Alpenschutz (vgl. Vorlage 408) werde ausgehöhlt und das Ziel der Verlagerung von der Strasse auf die Schiene gefährdet. Auf der Pro-Seite kämpfen FDP, SVP, LP, FP, Lega und die Arbeitgeberverbände für den Gegenvorschlag, wobei die SVP ihren Mitstreitern fehlendes Engagement vorwirft. Die Befürworter sind der Meinung, die Vorlage ermögliche eine sinnvolle Partnerschaft von Strasse und Schiene und sichere die Finanzierung der wichtigsten Projekte. Vor allem könnten so endlich die Verkehrsprobleme in der Agglomeration gelöst werden.

ERGEBNIS

Am 8. Februar 2004 verwerfen 62,8% der Stimmenden und alle Stände den Gegenentwurf zur Avanti-Initiative. Die Stimmbeteiligung beträgt 45,6%. Am wuchtigsten abgelehnt wird die Vorlage in den Kantonen Graubünden (74,5% Nein), Uri (73,6% Nein) und Wallis (71,8% Nein).

Wie aus der Vox-Analyse hervorgeht, handelte es sich in den Augen der Ablehnenden primär um eine Strassenbauvorlage mit Schwergewicht auf dem Gotthardtunnel. Die Konzentration auf die zweite Gotthardröhre ist jedoch weitgehend ein Phänomen der Deutschschweiz und des Tessins, nicht aber der Romandie. Nach der Gotthardröhre folgten an zweiter Stelle der gegnerischen Entscheidungsmotive die von der Kontra-Propaganda herausgestrichenen Kosten des Projekts. Dies war insbesondere in der französischsprachigen Schweiz der Hauptablehnungsgrund. Für die Befürworter des Gegenvorschlags war das Ja nur bedingt ein Ja zum Gotthardtunnel. Die Mehrheit von ihnen stimmte vor allem deshalb zu, weil sie das Paket als guten Mix von Förderungsmassnahmen für den privaten und den öffentlichen Verkehr einstufen.

Im Abstimmungsverhalten lässt sich ein klarer Links-rechts-Graben ausmachen: Die sich als links einstufenden Befragten lehnten den Gegenvorschlag im Verhältnis vier zu eins ab, die rechtsorientierten nahmen ihn knapp an. Fast ebenso stark beeinflusste die Einstellung zur Umweltschutzpolitik den Entscheid: Jene, die den Schutz der Umwelt höher bewerten als das Wirtschaftswachstum, stimmten zu 79% Nein. Dass die Skepsis weit ins bürgerliche Lager hineinreichte, zeigt das Verhalten der

Parteisympathisanten. Nur etwas mehr als die Hälfte der Anhängerschaft der SVP und der FDP folgte den Japargen ihrer Parteien. Im Gegensatz dazu schlossen sich 79% der SP-Sympathisanten und rund zwei Drittel der CVP-Gefolgschaft den ablehnenden Empfehlungen ihrer Parteien an..

QUELLEN

BBI 2002 4506; BBI 2003 6603. Erläuterungen des Bundesrates. APS 2000 bis 2004: Verkehr und Infrastruktur – Verkehrspolitik – Agglomerationsverkehr. Vox Nr. 82.

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