

Abstimmung vom 29.11.1998

Licht am Ende des Tunnels: Ja zu vier Eisenbahngrossprojekten

Angenommen: Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben 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): Licht am Ende des Tunnels: Ja zu vier Eisenbahngrossprojekten. In: Linder, Wolf, Christian Bolliger und Yvan Rielle (Hg.): Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007. Bern: Haupt. S. 566–567.

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

VORGESCHICHTE

1987 bzw. 1992 stimmt das Schweizer Volk dem Bau der beiden Grossprojekte Bahn 2000 (vgl. Vorlage 348) und NEAT (Neue Eisenbahn-Alpen-transversale, vgl. Vorlage 382) zu. Veränderte wirtschaftliche Rahmenbedingungen zwingen den Bundesrat jedoch schon Anfang 1995 zu einer Totalüberarbeitung des Gesamtkonzepts. Um den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern eine bessere Übersicht zu ermöglichen, will die Landesregierung zuerst alle grossen Infrastrukturvorhaben zusammenstellen und deren Finanzierung neu regeln (BBI 1996 IV 639). Dazu soll unter anderem der Ausbau der NEAT neu überprüft und abgeklärt werden, welche Zufahrtsstrecken allenfalls erst zu einem späteren Zeitpunkt verwirklicht werden könnten.

1996 legt der Bundesrat dem Parlament seine Botschaft vor. Demnach sollen folgende Projekte prioritär verwirklicht werden: Bahn 2000, eine reduzierte NEAT (ohne Zufahrtsstrecken), der Anschluss der Westschweiz an das französische Hochgeschwindigkeitsnetz (TGV) sowie die Lärmsanierung der bestehenden Linien. Gleichzeitig sollen zwei doppelgleisige Basistunnel am Gotthard und ein einspuriger Basistunnel am Lötschberg in Angriff genommen werden. Der Bundesrat beantragt zudem eine bis 2017 befristete Spezialfinanzierung, die jede Konkurrenzierung der für den Strassenbau vorgesehenen Mittel ausschliesst. Der Fonds soll namentlich aus Treibstoffzollerhöhungen, der Schwerverkehrsabgabe, Mineralölsteuermitteln und einer Erhöhung der Mehrwertsteuer gespeist werden.

Die Vorschläge lösen gemischte Reaktionen aus; insbesondere die bürgerlichen Parteien kritisieren den neuen Finanzierungsmodus, der einmal mehr die Autofahrer unverhältnismässig zur Kasse bitte. Auch im Parlament stehen die Einnahmequellen und der Umfang des Bauprogramms im Mittelpunkt der Debatten. Die verschiedensten Vorschläge zu Finanzierungsmodellen und Programmkombinationen werden aufgenommen, geprüft und wieder verworfen. Letztlich bleiben folgende gewichtige Änderungen übrig: Auf eine höhere Besteuerung der Treibstoffe wird verzichtet, und die vom Bundesrat vorgesehene Streichung einer NEAT-Achse wird rückgängig gemacht. In der Schlussabstimmung nimmt der Nationalrat die Vorlage mit 126 zu 30 Stimmen an; im Ständerat resultiert eine Zustimmung von 31 zu 7.

GEGENSTAND

Die Bundesverfassung soll wie folgt geändert werden: Die Eisenbahngrossprojekte umfassen die NEAT, Bahn 2000, den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz sowie die Verbesserung des Lärmschutzes entlang der Eisenbahnstrecken. Der Bundesrat kann zu deren Finanzierung den vollen Ertrag der pauschalen Schwerverkehrsabgabe verwenden und dafür die Abgabesätze um höchstens 100 Prozent erhöhen. Er kann ausserdem höchstens zwei Drittel des Ertrags der leistungs- oder verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) einsetzen, auf Mineralölsteuermittel zurückgreifen

oder Mittel auf dem Kapitalmarkt aufnehmen. Des Weiteren kann er sämtliche Mehrwertsteuersätze um 0,1 Prozentpunkte anheben. Die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte erfolgt über einen Fonds. Dieser Artikel gilt bis zum Abschluss der Bauarbeiten.

ABSTIMMUNGSKAMPF

Von der Seite der Parteien geniesst die Vorlage breite Unterstützung; einzig SVP, SD, FPS und KVP beschliessen die Neinparole. Die Lega beschliesst Stimmfreigabe. Mit Ausnahme des Touring-Clubs Schweiz (TCS) stellen sich auch alle grossen Verbände sowie die Gewerkschaften hinter das Mammutprojekt.

Je nach politischer Couleur der Befürwortenden werden eher die wirtschaftlichen, die verkehrspolitischen oder die umweltpolitischen Vorteile betont. Einig ist man sich darin, dass mit dem Bau der NEAT eine wichtige Voraussetzung für den Fortbestand der bilateralen Verträge mit der EU und für die Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene erfüllt wird. Auch das Argument, dass nur mit dem gleichzeitigen Bau zweier Tunnels alle Sprachregionen angemessen berücksichtigt werden können, stösst auf breite Zustimmung.

Die Gegner bezeichnen die Grossprojekte als Fass ohne Boden und kritisieren, dass das Parlament trotz der schlechten Finanzlage des Bundes an beiden Tunnels festgehalten hat. Der TCS argumentiert, der Ausbau des öffentlichen Verkehrs werde auf dem Buckel der Automobilisten ausgetragen.

ERGEBNIS

Am 29. November 1998 nehmen 63,5% der Stimmenden und die grosse Mehrheit der Kantone den Bundesbeschluss an. Die Stimmbeteiligung beträgt 38,3%. Am meisten Zustimmung erreicht die Vorlage in Genf, im Wallis, den beiden Basel und im Tessin, wo rund drei von vier Stimmenden ein Ja einlegen.

Wie aus der Nachbefragung hervorgeht, waren vor allem politische Merkmale für das Stimmverhalten entscheidend. So nahmen die Sympathisanten der linken Parteien das Projekt mit grosser Mehrheit an, während Anhänger der SVP es ebenso deutlich verwarfen. Die Wähler von CVP und FDP stimmten mehrheitlich Ja. Die von den Stimmenden spontan genannten Beweggründe beziehen sich vor allem auf die Förderung des öffentlichen Transports und die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene. Das Motiv, dieses Projekt sei zur Beschleunigung der bilateralen Verhandlungen notwendig, wurde ebenfalls häufig zitiert. Die Ablehnenden machten fast ausschliesslich Kostengründe für ihr Nein geltend.

QUELLEN

BBI 1996 IV 638; BBI 1998 1421. Erläuterungen des Bundesrates. APS 1995 bis 1998: Verkehr und Infrastruktur – Schienenverkehr – Güterverkehr. Vox Nr. 65. Vatter et al. 2000: A-22.

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

