

Abstimmung vom 20.2.1994

# Überraschung für die Romandie: Die Deutsch- schweiz verhilft der Alpen- initiative zum Erfolg

**Angenommen: Volksinitiative «zum Schutze  
des Alpengebietes vor dem Transitverkehr»  
(Alpeninitiative)**

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): Überraschung für die Romandie: Die Deutschschweiz verhilft der Alpeninitiative zum Erfolg. In: Linder, Wolf, Christian Bolliger und Yvan Rielle (Hg.): Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007. Bern: Haupt. S. 519–520.

**Herausgeber dieses Dokuments:** Swissvotes – die Datenbank der eidgenössischen Volksabstimmungen. Année Politique Suisse, Universität Bern, Fabrikstrasse 8, 3012 Bern. [www.swissvotes.ch](http://www.swissvotes.ch).

## VORGESCHICHTE

Als Reaktion auf die Debatten rund um eine allfällige Zulassung von 40-Tönnern lancieren Umweltschützer aus verschiedenen Bergregionen 1989 eine Volksinitiative, die die Schweizer Verkehrspolitik nachhaltig verändern wird. Das als «Alpeninitiative» bekannt gewordene Begehren will den Alpenraum vor den schädlichen Auswirkungen des Transitverkehrs schützen und zur Erreichung dieses Ziels den alpenquerenden Güterverkehr nur noch auf der Schiene zulassen. Die Bahn hat gemäss dem Initiativtext zehn Jahre Zeit, die Kapazität und Infrastruktur für den Transport aller Transitgüter bereitzustellen. Zudem verlangt die Initiative, dass der Bau oder Ausbau von Haupt- und Nationalstrassen im Alpenraum untersagt wird. Ausgenommen sind lediglich Umfahrungsstrassen zur Entlastung von Gemeinden, die vom Durchgangsverkehr stark betroffen sind.

Der Bundesrat lehnt die Initiative mit der Begründung ab, diese sei angesichts der bereits getroffenen Massnahmen (Bahn 2000, NEAT, Alpenkonvention) hinfällig und würde ausserdem schwere wirtschaftliche Schäden verursachen. Des Weiteren stehe das Begehren im Widerspruch zu mehreren internationalen Abkommen und verstosse gegen das Prinzip der Nichtdiskriminierung gegenüber Ausländern. Nicht zuletzt tangiere die Initiative auch den schweizerischen Grundsatz der Freiheit der Verkehrsmittelwahl. Der Nationalrat schliesst sich dieser Haltung gegen den Willen der SP und der Grünen an und lehnt die Vorlage mit 90 zu 60 Stimmen ab. Auch im Ständerat haben weder Vorstösse für einen Gegenvorschlag noch für die Initiative eine Chance; zu gewichtig sind die europapolitischen Argumente. Mehrere Kantonsvertreterinnen und Kantonsvertreter äussern die Befürchtung, dass nach der Ablehnung des EWR-Beitritts (vgl. Vorlage 388) ein Ja zur Alpeninitiative die Beziehungen zwischen der Schweiz und der EU zusätzlich belasten könnten.

## GEGENSTAND

Die Bundesverfassung soll wie folgt ergänzt werden: Der Bund schützt das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs. Er begrenzt dessen Belastungen auf ein Mass, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume nicht schädlich ist. Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene. Der Bundesrat regelt die notwendigen Massnahmen auf dem Verordnungsweg. Ausnahmen sind nur zulässig, wenn sie unumgänglich sind. Diese müssen durch ein Gesetz näher bestimmt werden. Die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet darf mit Ausnahme von Umfahrungsstrassen zur Entlastung von Ortschaften nicht erhöht werden. Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene muss zehn Jahre nach Annahme dieses Artikels abgeschlossen sein.

## ABSTIMMUNGSKAMPF

Sämtliche linke Parteien, die Umweltschutzverbände sowie LdU, EVP, SD und einige Kantonalsektionen der FDP und der CVP beschliessen die Ja-parole. Sie argumentieren, die Alpeninitiative sei die ideale Ergänzung zur NEAT (vgl. Vorlage 382), weil sie den Bund zur Verlagerung auf die

Schiene zwingt und so die langfristige Rentabilität der Infrastruktur garantiert. Mit den vorgeschlagenen Massnahmen könnten zudem nicht nur Mensch, Tier und Umwelt geschont, sondern auch Arbeitsplätze geschaffen werden.

Auf der Seite der Gegner kämpfen die Mehrheit der bürgerlichen Parteien, die Automobilverbände und die Vereinigungen der Schweizer Transportunternehmen gegen die in ihren Augen europafeindliche und zu einschränkende Vorlage. Der Bundesrat weist darauf hin, dass er die Ziele der Initianten zwar teile, diese aber mit einer umfassenden Verkehrspolitik, und nicht mit Zwang, erreichen wolle. Er warnt zudem vor schädlichen Gegenmassnahmen des Auslandes und stellt die ökologische Wirksamkeit des Begehrens infrage.

Der Abstimmung geht vor allem in der Deutschschweiz eine intensive Kampagne voraus, in der sich auch der zuständige Verkehrsminister Adolf Ogi stark engagiert. In einer TV-Debatte lässt er sich zu der Äusserung hinreissen, der zu 100% subventionierte Kanton Uri dürfe sich eigentlich nicht über den Durchgangsverkehr beschweren. Dieses Statement wird von vielen Zuschauerinnen und Zuschauern als arrogant empfunden und gilt als mit entscheidend für den Ausgang der Abstimmung.

## ERGEBNIS

Gegen den Willen des Bundesrates und der meisten bürgerlichen Parteien nehmen 51,9% der Stimmenden und eine Mehrheit der Stände die Alpeninitiative schliesslich an. Die Beteiligung beträgt 40,8%. Einmal mehr bricht der bei verkehrspolitischen Abstimmungen typische «Röstigraben» zwischen der Deutschschweiz und der Romandie auf. Während Letztere die Vorlage wuchtig verwirft, stimmen alle Deutschschweizer Kantone mit Ausnahme des Aargaus der Alpeninitiative zu. Nicht überraschend verzeichnen dabei die an der Gotthard-Achse gelegenen Kantone Luzern, Nidwalden, Uri und Tessin die höchsten Zustimmungsraten. Mit einem Jastimmenanteil von 87,6% erhält die Initiative in Uri die meiste Unterstützung, am kritischsten zeigt sich demgegenüber das Wallis, das die Vorlage mit wuchtigen 74,4% ablehnt. In den französischsprachigen Medien wird das Ergebnis vielerorts als Ausdruck der europafeindlichen Haltung der Deutschschweiz interpretiert. Entsprechend laut sind hier die Proteste gegen das angebliche Diktat der Mehrheit. Wie aus der Nachbefragung hervorgeht, zeichnet nicht zuletzt die Spaltung der bürgerlichen Parteien für dieses Resultat verantwortlich: So stimmten fast die Hälfte der CVP-Anhänger und rund ein Drittel der FDP-Sympathisanten für die Initiative. Als häufigstes Motiv wurde der Umweltschutz genannt. Die Gegner nannten hingegen vorwiegend europapolitische Argumente als Grund für die Ablehnung.

## QUELLEN

BBI 1992 II 877; BBI 1993 II 888. Erläuterungen des Bundesrates. APS 1989 bis 1994: Verkehr und Infrastruktur – Verkehrspolitik – Transitverkehr. Vox Nr. 52. Vatter et al. 2000: A-18.

Ein Literaturverzeichnis mit den ausführlichen bibliographischen Angaben finden Sie auf unserer Website [www.swissvotes.ch](http://www.swissvotes.ch).