Zeitschrift: Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer

Herausgeber: Auslandschweizer-Organisation

Band: 21 (1994)

Heft: 1

Artikel: Abstimmung vom 20. Februar : eine Ohrfeige für die Regierung

Autor: Haller, Peter / Tschanz, Pierre-André

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-910253

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Eine Ohrfeige für die Regierung

Die Abstimmung über fünf Vorlagen, die alle verkehrspolitische Themen betrafen, endete mit einem fünffachen Ja, doch eines davon kam dem Bundesrat und dem Parlament sehr ungelegen. Zum Leidwesen von Verkehrsminister Adolf Ogi sprachen sich 51,9 Prozent der Stimmenden für die Alpeninitiative aus. Diese verlangt, dass der alpenquerende Transitgüterverkehr bis zum Jahre 2004 von der Strasse auf die Schiene verlegt wird. Darüber hinaus verbietet die Initiative jeden weiteren Ausbau der Nationalstrassen in den Alpen.

Is die Alpeninitiative 1990 vor al-Sozialdemokraten aus den Bergre- wird die Alpeninitiative als Ohrfeige für gionen der Innerschweiz eingereicht wurde, wurde ihr nur wenig Beachtung geschenkt. Bundesrat und Parlament

Peter Haller

empfahlen sie zur Ablehnung, denn ihrer Ansicht nach liess sich der Zwang, Gütertransporte auf die Schiene zu ver- nerschweizer Kanton Uri, durch den die legen, nicht mit der freien Wahl des Ver- Eisenbahnen und die Strassen durch kehrsmittels vereinbaren. Ausserdem den Gotthard führen: Fast 88 Prozent abgabe aber genau dazu benutzt, den hielten sie die Forderung für viel zu ex- stimmten dort der Initiative zu. Am Strassentransport so unattraktiv wie trem. Die Selbstzufriedenheit des Bundesrates im Vorfeld der Abstimmung in der französischsprachigen Schweiz, befürworteten die heutige pauschale wurde nur in den letzten zwei Wochen wo die Initiative von allen Kantonen Steuer für Lastwagen und Busse klar, durch die steigende Nervosität von Bundesrat Adolf Ogi gestört. Seine unüberlegten Äusserungen anlässlich eines Fernsehauftritts brachten den Gegnern der Initiative Stimmenverluste.

In der Schweiz werden Initiativen nur gegenüber der Europäischen Union lem von Kreisen der Grünen und sehr selten angenommen, und somit die Regierung und die Mehrheit des Parlaments in die Geschichte eingehen. Ex- und die Europäische Union ein langfriperten führen ihren Erfolg auf die konti- stiges Ziel darstellt, so wird sich die nuierlich und professionell geführte Ab- Durchsetzung der Alpeninitiative als stimmungskampagne zurück, die seit schwierig gestalten, denn die Schweiz 1990 von Hunderten von freiwilligen kann sich nicht vom Umfeld in Europa, Helfern unterstützt wurde. Die grösste zu dem auch der Strassentransport Unterstützung jedoch kam aus dem Inkleinsten war die Zahl der Befürworter möglich zu gestalten. Die Stimmbürger verworfen wurde. Der Transitverkehr belastet diese Kantone, die sich für eine europafreundliche Politik der Schweiz einsetzen, nur wenig. Tatsächlich wird die Verhandlungsposition der Schweiz

> gesellschaften am «freien Himmel» der Europäischen Union. Doch die Verlässlichkeit der Schweiz als Vertragspartner an sich wird grundsätzlich in Frage ge-

Im Land selber ist der echte oder vermeintliche Graben zwischen den Sprachregionen noch tiefer geworden. Die heftige Reaktion, gegen die Deutschschweizer von Wirtschaftsminister Jean-Pascal Delamuraz kommt auch in der Presse der Romandie zum gegenüber der Europäischen Union in Ausdruck. Es ist jedoch nicht ungewöhnlich, dass die beiden Sprachregio-Alpeninitiative verstösst gegen das nen in Verkehrsfragen nicht völlig übereinstimmen. Und schliesslich zeigt Schweiz und der Europäischen Union die niedrige Stimmbeteiligung in der und führt zu einer schlechten Ausgangs- Romandie von durchschnittlich knapp lage bei bilateralen Gesprächen. In vie- 30 Prozent, welche Bedeutung die len Bereichen bräuchte die Schweiz je- Stimmberechtigten dem Thema beidoch gute Voraussetzungen, nicht zu- massen, als das Abstimmungsresultat



durch die Annahme der Initiative kaum

gestärkt. Auch wenn der Eisenbahngü-

terverkehr für die Schweizer Regierung

Paradoxerweise wird die von der Re-

gierung befürwortete Schwerverkehrs-

und sie akzeptieren auch eine leistungs-

abhängige Schwerverkehrsabgabe. Da-

mit sollen die Verkehrsteilnehmer für

die effektiv verursachten Kosten wie

den Strassenbau, den Unterhalt und die

Luftreinhaltemassnahmen aufkommen.

Die Stimmenden befürworteten auch

die Weiterführung der Nationalstrassen-

abgabe und stimmten damit einer Preis-

die Zustimmung zum revidierten Luft-

fahrtgesetz. Trotz intensiver Kampagne

der Gegner wurde diese Vorlage ange-

• Bundesbeschluss über einen Kul-

turförderungsartikel in der Bundes-

• Bundesbeschluss über die Revision

der Bürgerrechtsregelung in der Bun-

desverfassung (Erleichterte Einbür-

Bundesgesetz über schweizerische

Truppen für friedenserhaltende Ope-

gerung für junge Ausländer).

rationen (Blauhelme).

Positiv für die Regierung war auch

erhöhung auf 40 Franken zu.

Eidgenössische

12. Juni 1994

Volksabstimmungen

nommen.

gehört, abschotten.

Eine Abstimmung mit Folgen für den Schwerverkehr: Ja zu den Abgaben, ja zur Alpeninitiative, die den Transitverkehr auf die Schiene zwingt. (Foto: Prisma)

Presseschau

Von den fünf eidgenössischen Vorlagen, über die das Schweizervolk am 20. Februar abzustimmen hatte, wurde das Ja zur Alpeninitiative (gegen den Transitgüterverkehr auf der Strasse) in der Presse am meisten kommentiert.

CORRIERE DEL TICINO

«Das Schweizer Stimmvolk wollte wieder einmal seine Entscheidungsautonomie in einer wichtigen Frage wie dem stig gesehen, ist diese Überlegung si-Umweltschutz bestätigen - und zwar cher richtig. Langfristig nicht. Und was gegenüber dem Bundesrat, den Parteien zählt, sind langfristige Überlegungen. und Europa.»

schen der Deutschschweiz und der Romandie hat einen weiteren Dämpfer erlitten. Wie schon beim EWR mussten wieder von der Deutschschweizer Mehrheit dominieren lassen. Der Röstigraben ist so tief wie noch nie.»

Tages Anzeiger

«Offensichtlich hat die Mehrheit der Schweizerinnen und Schweizer diesen Schutz höher gewichtet als die Angst die übrigen Verkehrsvorlagen mehr oder führen.» minder deutlich gutgeheissen wurden.» PAT

LE NOUVEAU QUOTIDIEN

«Am 20. Februar wurde wiederum nationalistisch abgestimmt. Die Initiative vermittelt den Eindruck, als könne die Schweiz ganz alleine und ohne vorherige Absprache mit den betroffenen Nachbarländern über ihre Transportpolitik entscheiden. Schlimmer noch: sie verschliesst sich den Nachbarländern. Eine Mehrheit hat sich vom grünen Schein der Initiative blenden lassen und ist auf eine Illusion hereingefallen. Dabei muss die zynische Frage gestellt werden: Wo werden die von der Schweiz ferngehaltenen Lastwagen durchfahren, wenn nicht durch österreichische oder französische Täler?»

TRIBUNE DE GENĒVE

«Die Schweizer haben für den Fortschritt und nicht, wie es gewisse Kommentatoren zweifellos gerne darstellen werden, für die Isolation gestimmt. Alle oder fast alle sind sich einig darüber, dass der Güterverkehr auf der Schiene ausgebaut werden muss, um die durch den Schwerverkehr verursachten Umweltschäden zu verringern. Hinzu kommt, dass «Europa» das einzige stichhaltige Argument der Gegner war. Vor allem in der Romandie hielt man daran fest, dass ein Ja zur Alpeninitiative unsere Position bei den Verhandlungen in Brüssel schwächen würde, Kurzfri-

Neue Zürcher Zeitung

«Keine Frage: Auch das Verhältnis zwi- «Die Unklarheit in bezug auf den Strassenbau und die Unklarheiten darüber. was in den nächsten zehn Jahren bis zur endgültigen Verlagerung des alpenquesich die weltoffenen Westschweizer renden Gütertransits auf die Bahn zu geschehen hat, diese Unklarheiten bleiben. Eine solch ungute Situation hätte sich durch einen akzeptablen Gegenvorschlag vermeiden lassen; als sich Bundesrat und Parlamentsmehrheit dagegen wehrten, waren sie nicht von besonderer politischer Klugheit beseelt. Die jetzt entstandenen Ungewissheiten sind so rasch als möglich durch eine klare Politik zu ersetzen. Klare Politik heisst in vor möglichen Vergeltungsmassnahmen diesem Fall, dass nicht die Zehnjahres-Brüssels. Gerade unter diesem europapo- frist abzuwarten ist, sondern rasch litischen Blickwinkel ist allerdings das marktwirtschaftliche Massnahmen eineinmütige Nein der Romandie zu verste- zuleiten sind, die zu einer Verlagerung hen, zumal ja dort, eher ungewöhnlich, des Güterverkehrs auf die Schiene

URNENGANG

Abstimmungsergebnisse

Bundesbeschluss über die Weiterführung der Nationalstrassenabgabe

1259313 (68.5%) NEIN 579 643 (31.5%)

Bundesbeschluss über die Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe 1323 877 (72.1%) NEIN 512 988 (27.9%)

Bundesbeschluss über die Einführung einer verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe 1221473 (67,1%) NEIN 597 673 (32,9%)

Volksinitiative «zum Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr»

954 433 (51,9%) Kantone: AI, AR, BE, BL, BS, GL. GR. LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, ZG, ZH NEIN 884 448 (48.1%) Kantone: AG, FR, GE, JU, NE, VD.

Änderung des Luftfahrtgesetzes 1080959 (65.9%) NEIN 689 924 (34,1%)

Stimmbeteiligung: ca. 40%

Schweizer Blauhelme?

Am 12. Juni dieses Jahres werden die Stimmberechtigten unter anderem dariiber entscheiden, ob sich die Schweiz künftig mit sogenannten Blauhelmen an UNO-Missionen beteiligen soll. Wir werden in der nächsten Ausgabe der «Schweizer Revue» näher auf diese Vorlage eingehen. Wer sich bereits vorher damit auseinandersetzen möchte. kann das Grundlagendokument «20 Thesen für Schweizer Blauhelme» bei folgender Adresse anfordern: EDA, Direktion für internationale Organisationen, Sektion UNO + IQ.

CH-3003 Bern. Vorname Land

Beabsichtigen Sie diese Broschüre weiterzugeben (Antwort freiwillig)?

□ Ja □ Nein Wenn Ja: Über welche Kanäle?

Schweizer REVUE 1/94

Kommentar

Die Abstimmung über die Alpeninitiative war eine Gratwanderung, doch Verkehrsminister Adolf Ogi, der zu den Wortführern der Gegner gehörte, gestand seine Niederlage ein. Es handelt sich um seine erste Niederlage, denn in der Vergangenheit hat er vier wichtige Vorlagen, darunter auch zwei transalpine Eisenbahntunnels, durchgebracht. Die Schweizer Regierung befindet sich einer wenig komfortablen Lage. Die Transitabkommen zwischen der letzt bei der Aushandlung besserer Be- noch nicht vorlag. dingungen für die Schweizer Luftfahrt- Peter Haller

14

stellt werden.