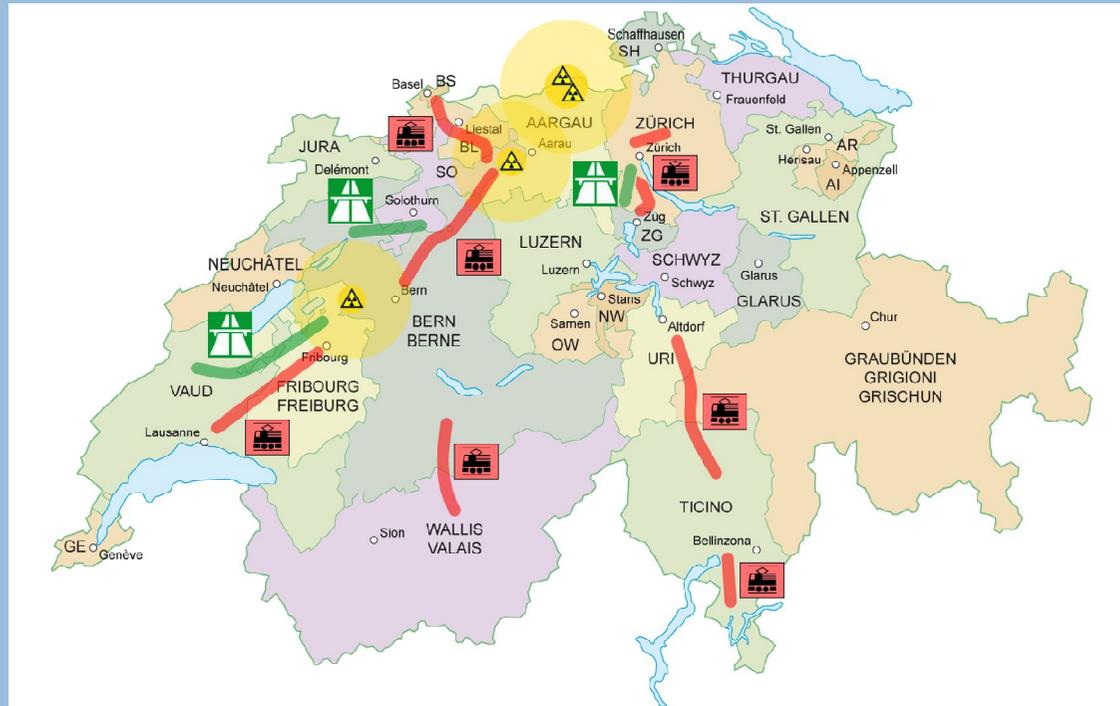


# Direkte Demokratie und Abstimmungsverhalten bei grossen Infrastrukturprojekten in der Schweiz

u<sup>b</sup>

b  
UNIVERSITÄT  
BERN



Prof. Dr. Adrian Vatter, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern

Tagung: Bürgerbeteiligung bei öffentlichen Grossprojekten,  
29. bis 31. März 2012, Stein am Rhein, Schweiz

# Relevanz und Problemstellung

- Lokaler Widerstand und blockierte Situationen gegen Infrastruktur-Grossprojekte werden immer häufiger.
- Betroffen sind Flugpisten, Bahnlinien, AKW, Atomendlager, Hochspannungsleitungen, Asylunterkünfte etc.
- **Ausgangsfrage: Können blockierte Situationen beim Bau von grossen Infrastrukturprojekten durch Volksabstimmungen bereinigt werden?**
- Frage kann nur beantwortet werden, wenn wir wissen, wie Direktbetroffene und Allgemeinheit tatsächlich stimmen.



# Ausgangspunkt: Das NIMBY-Dilemma

## Dilemma:

- Bürger *befürworten* öffentliche Infrastrukturleistungen mit positiven Nutzen für die Allgemeinheit,
- *opponieren* jedoch dagegen, wenn diese mit ihren lokal begrenzten Lasten in ihrer unmittelbaren Nachbarschaft gebaut werden.
- **NIMBY-Phänomen:** *Not In My Back Yard!*
- **Sankt-Florians-Prinzip:** *Heiliger Sankt Florian, verschon' mein Haus, zünd' andre an!*



# Das NIMBY-Phänomen: Im Prinzip dafür, im Konkreten dagegen



# Der Forschungsstand zum NIMBY-Phänomen

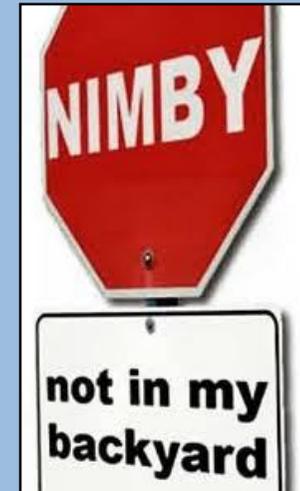
- Vier Faktoren sind charakteristisch für das NIMBY-Verhalten der betroffenen Anwohner (Dear 1992):
  - Wichtigster Einflussfaktor ist die **räumliche Distanz** zum Objekt.
  - Zustimmung verändert sich **nur in begrenztem Umkreis**. Ab einer gewissen Distanz sind keine Unterschiede mehr sichtbar („distance-decay effect“).
  - Je nach **Sachbereich** besteht ein unterschiedlich grosses Potential für lokalen Widerstand sowie eine **Akzeptanzhierarchie**.
  - Ebenfalls einflussreich sind **die spezifischen Eigenschaften** der Infrastrukturprojekte wie Grösse, Anzahl der Anlagen, Sichtbarkeit und ihr Ruf.
- Widerstand bei **bestehenden Projekten** ist deutlich geringer, teilweise wirkt sich hier die Distanz sogar positiv aus (Warren et al. 2005) .

# Leithypothesen zum NIMBY- & YIMBY-Stimmbürgerverhalten

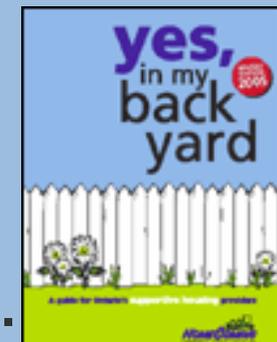
u<sup>b</sup>

<sup>b</sup>  
UNIVERSITÄT  
BERN

H1a: Stimmbürger, die näher bei den betroffenen Infrastrukturprojekten wohnen, lehnen die Vorlage stärker ab als die übrigen Stimmbürger.



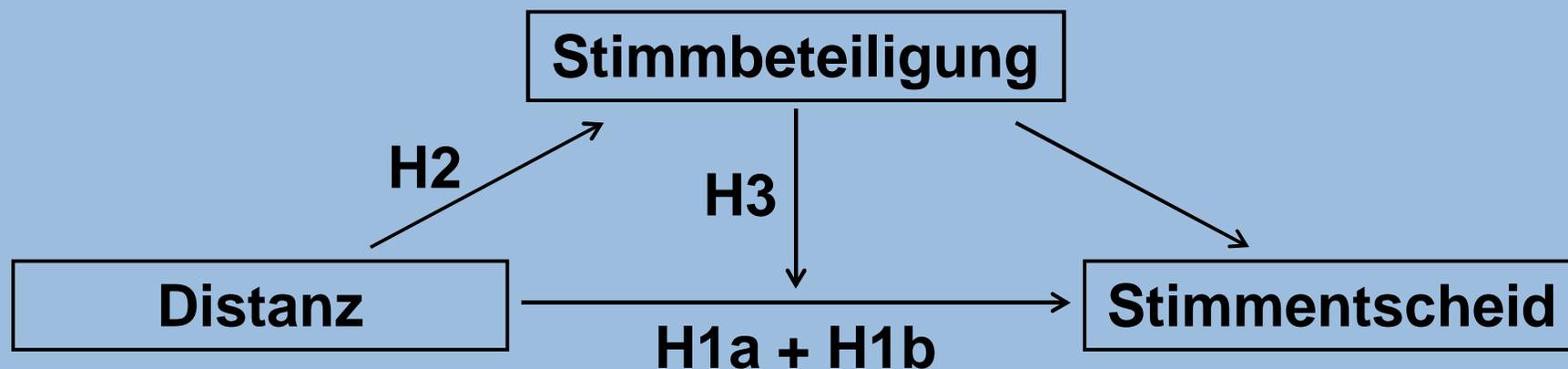
H1b: Stimmbürger, die näher bei den betroffenen Infrastrukturprojekten wohnen, sprechen sich stärker für die Vorlage aus als die übrigen Stimmbürger.



# Ein weiterer wichtiger NIMBY-Faktor: Die Stimmbeteiligung

H2: Je näher der Stimmbürger bei einem Projektstandort wohnt, desto höher ist die Stimmbeteiligung.

H3: Je höher die Stimmbeteiligung ist, desto stärker wirkt die Distanz auf den Stimmentscheid.



# Kontrollhypothesen zum Stimmbürgerverhalten

- H4: Je höher der Wähleranteil der Grünen in einer Gemeinde ist, umso stärker werden ÖV-Projekte angenommen und Autobahnen sowie AKW abgelehnt.
- H5: Je breiter die Parteienkoalition für ein Projekt, umso höher die Zustimmung.
- H6: Je geringer die wirtschaftliche Leistungskraft, desto niedriger ist die Unterstützung neuer Infrastrukturprojekte

Weitere Kontrollvariablen: Kulturräum, Urbanisierung, Bevölkerungsgrösse



# Das Forschungsdesign

## **Forschungsfrage:**

Welche Rolle spielt die lokale Betroffenheit (räumliche Nähe) für die Erklärung des Stimmbürgerverhaltens bei Volksentscheiden zu grosstechnischen Infrastrukturprojekten?

## **Vorgehen und Untersuchungsperiode:**

Auswertung aller 13 Abstimmungen zu Infrastruktur-Grossprojekten in der Schweiz (1980-2012) und zusätzlich die Volksabstimmung zu Stuttgart 21 in Baden-Württemberg

## **Methode:**

Mehrebenenanalysen (Regressionsanalysen)

# Die Infrastrukturvorlagen

Drei Sachbereiche von Infrastrukturvorlagen mit Nutzenstreuungen, über die auf nationaler Ebene in der Schweiz abgestimmt werden kann:

- Bahninfrastruktur
- Autobahninfrastruktur
- Atomkraftwerke



Keine nationalen Volksabstimmungen über Atomendlager, Asylbewerberunterkünfte etc.

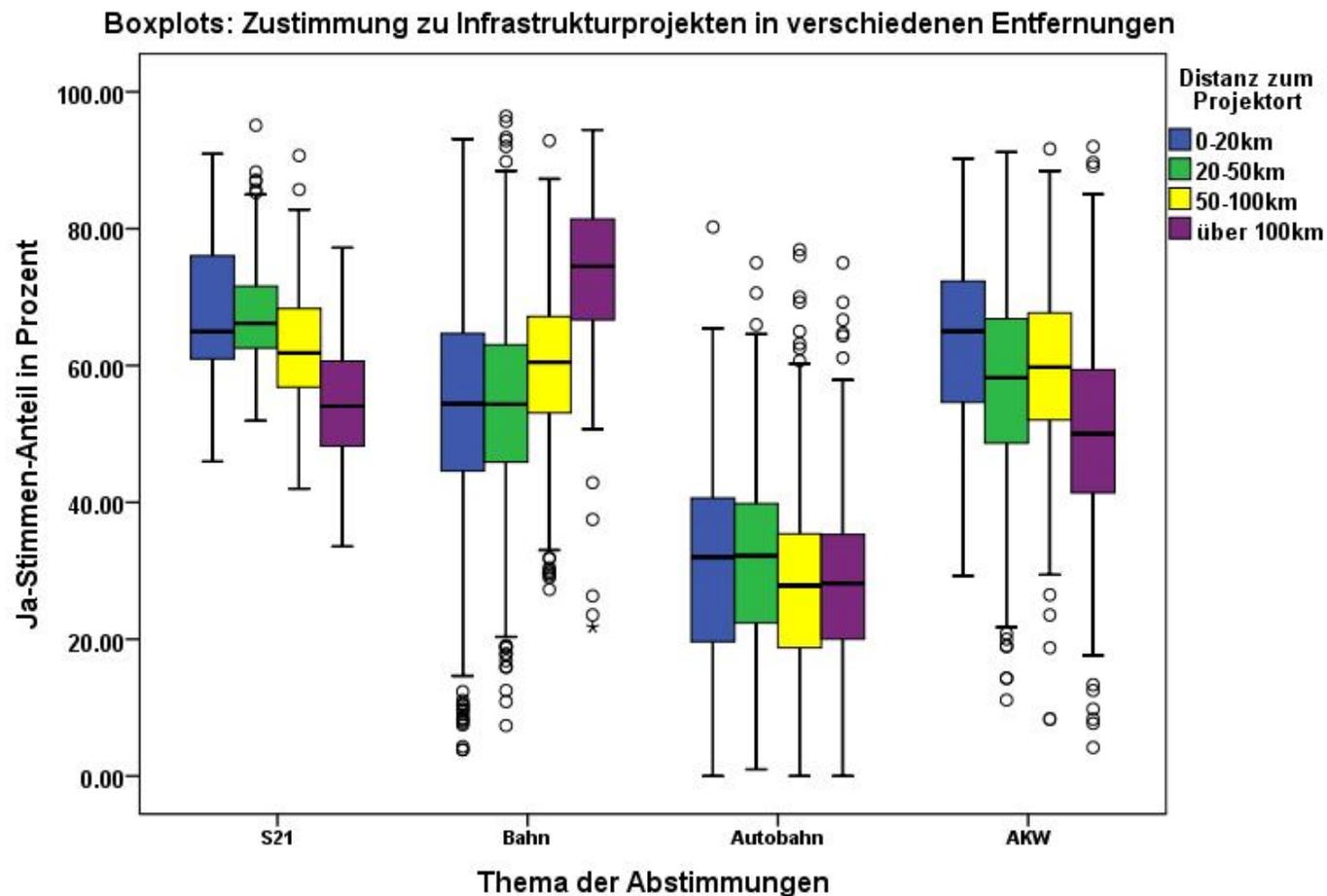
# Die untersuchten Volksabstimmungen

u<sup>b</sup>

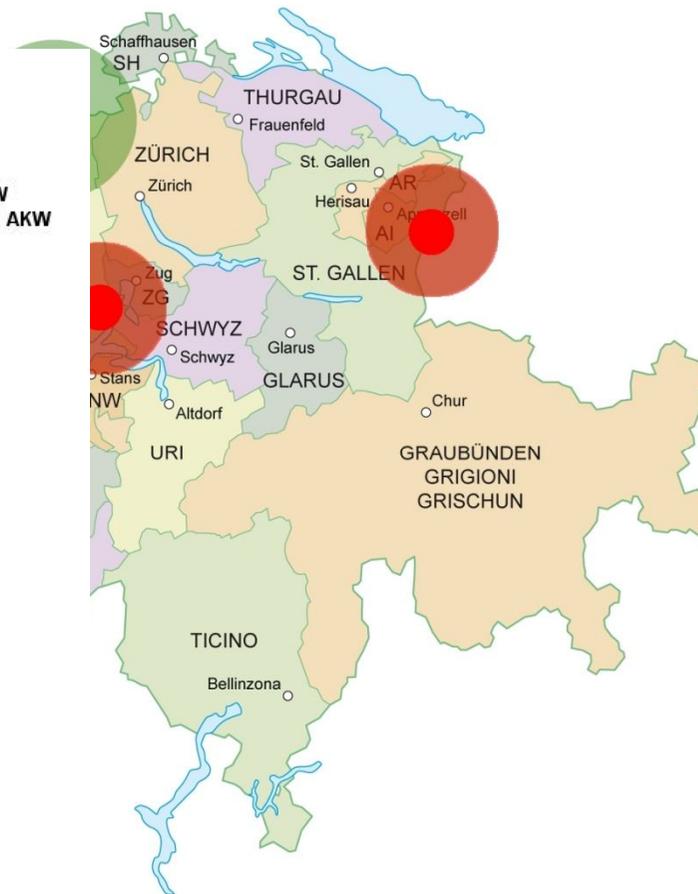
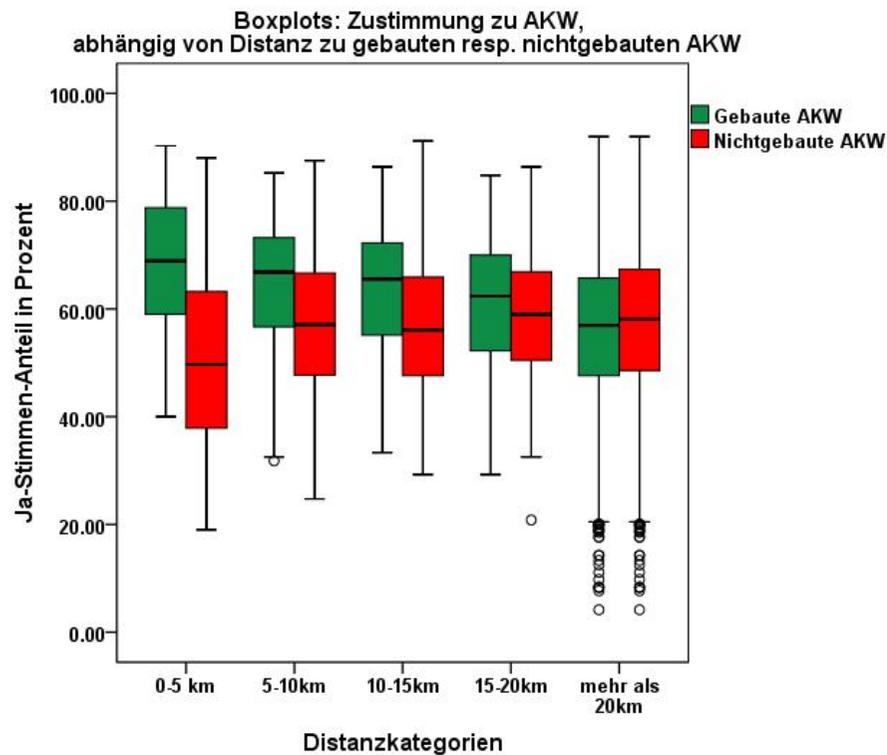
<sup>b</sup>  
UNIVERSITÄT  
BERN

Themenbereich		Vorlagen
<b>Stuttgart 21</b>	27.11.2011	Gesetzesvorlage "Gesetz über die Ausübung von Kündigungsrechten bei den vertraglichen Vereinbarungen für das Bahnprojekt Stuttgart 21 (S 21-Kündigungsgesetz)"
<b>Bahnprojekte</b>	06.12.1987	Bundesbeschluss betreffend das Konzept BAHN 2000
	27.09.1992	Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss)
	29.11.1998	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
<b>Autobahnprojekte</b>	01.04.1990	Volksinitiative «für eine autobahnfreie Landschaft zwischen Murten und Yverdon»
	01.04.1990	Volksinitiative «für ein autobahnfreies Knonauer Amt»
	01.04.1990	Volksinitiative «für eine freie Aarelandschaft zwischen Biel und Solothurn/Zuchwil»
	01.04.1990	Volksinitiative «Stopp dem Beton - für eine Begrenzung des Strassenbaus!»
	08.02.2004	Gegenentwurf der Bundesversammlung vom 03.10.2003 zur Volksinitiative "Avanti - für sichere und leistungsfähige Autobahnen"
<b>AKW-Projekte</b>	23.09.1984	Volksinitiative «für eine Zukunft ohne weitere Atomkraftwerke»
	23.09.1990	Volksinitiative «Stopp dem Atomkraftwerkbau (Moratorium)»
	23.09.1990	Volksinitiative «für den Ausstieg aus der Atomenergie»
	18.05.2003	Volksinitiative «MoratoriumPlus - Für die Verlängerung des Atomkraftwerk-Baustopps und die Begrenzung des Atomrisikos»
	18.05.2003	Volksinitiative «Strom ohne Atom - Für eine Energiewende und die schrittweise Stilllegung der Atomkraftwerke»

# Befunde: Ja-Anteile zu Bahnen, Autobahnen und AKW in verschiedenen Entfernungen

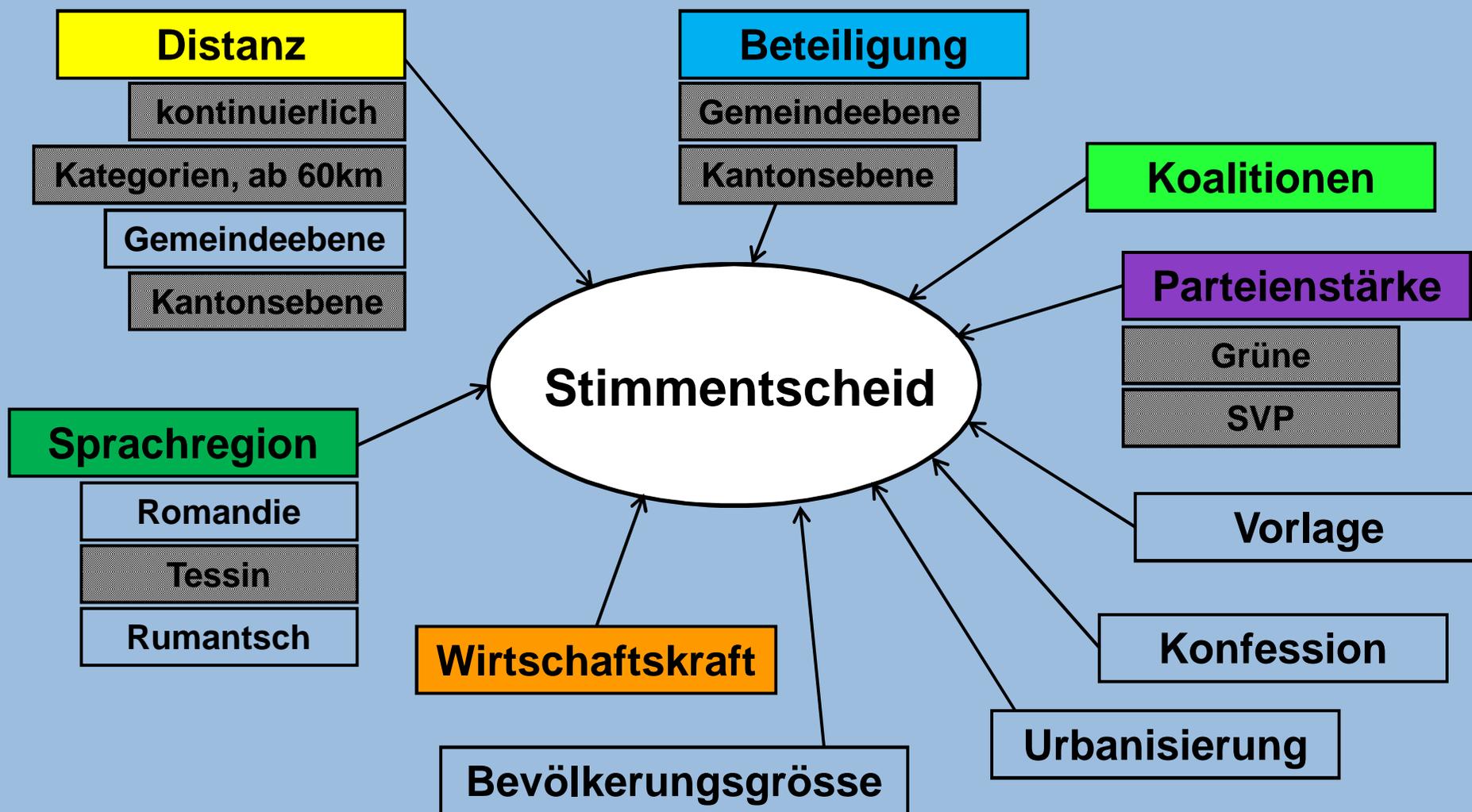


# Neue Befunde: Zustimmung zu AKW

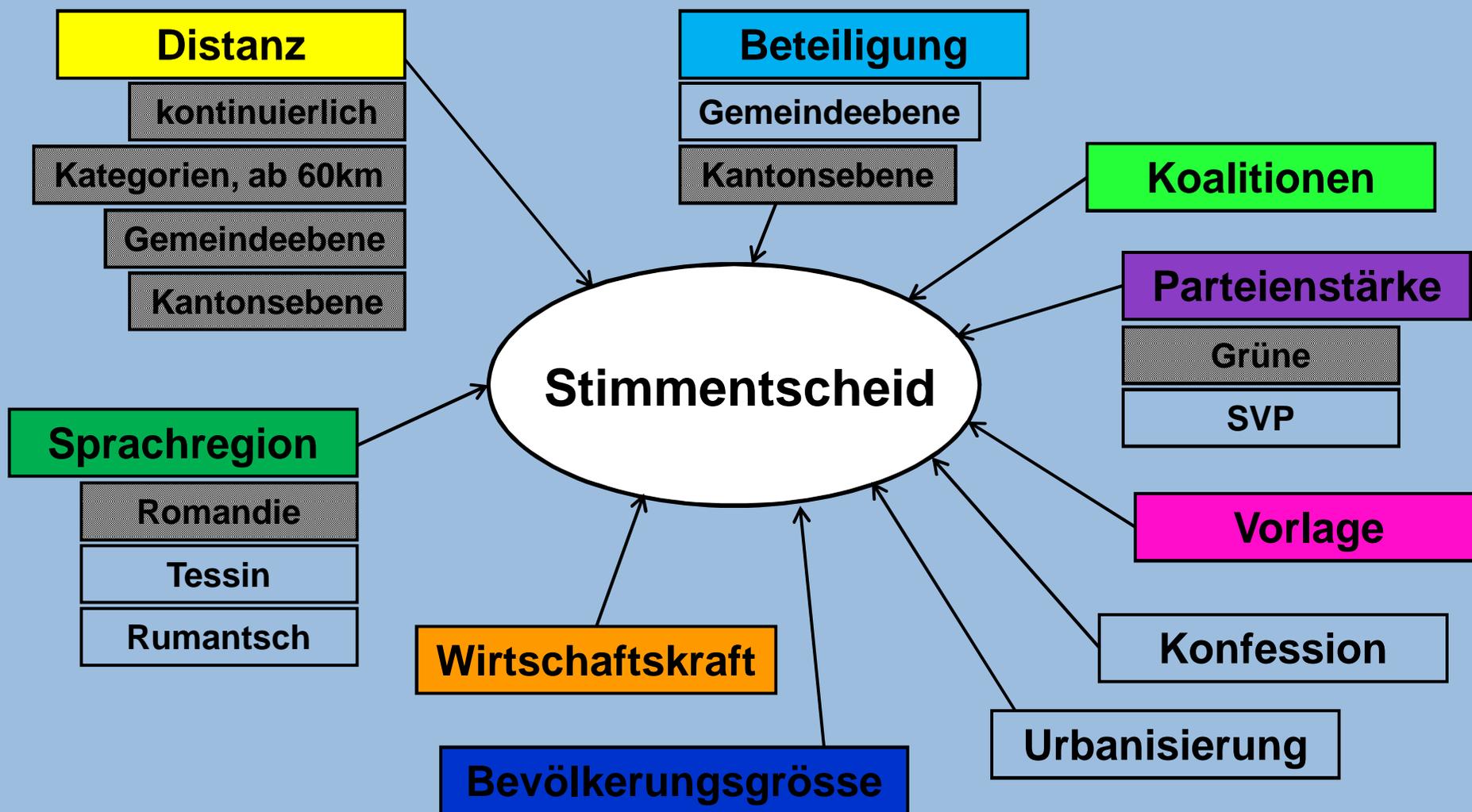


Quelle: eigene Darstellung

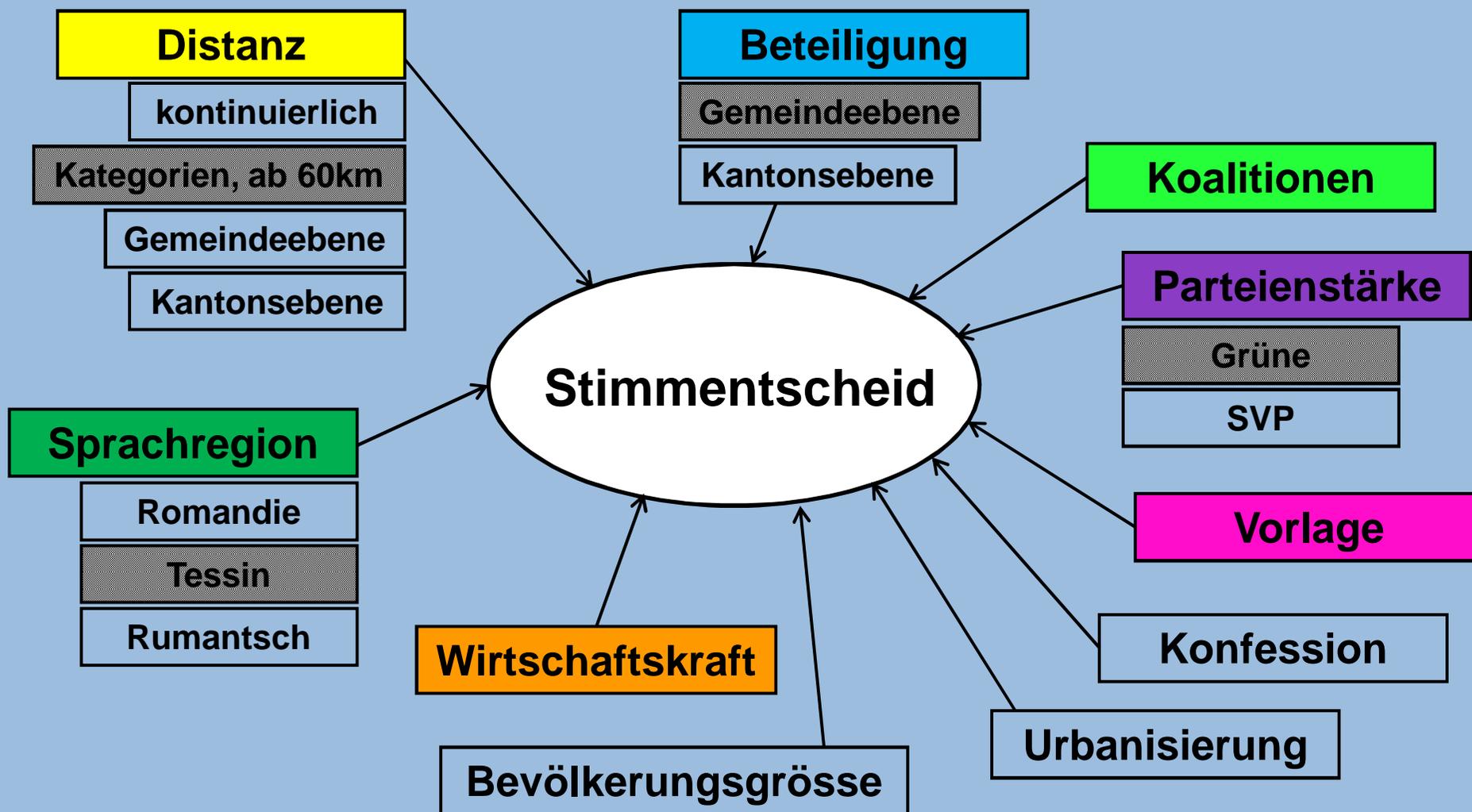
# Resultate: Bahn-Abstimmungen in der Schweiz



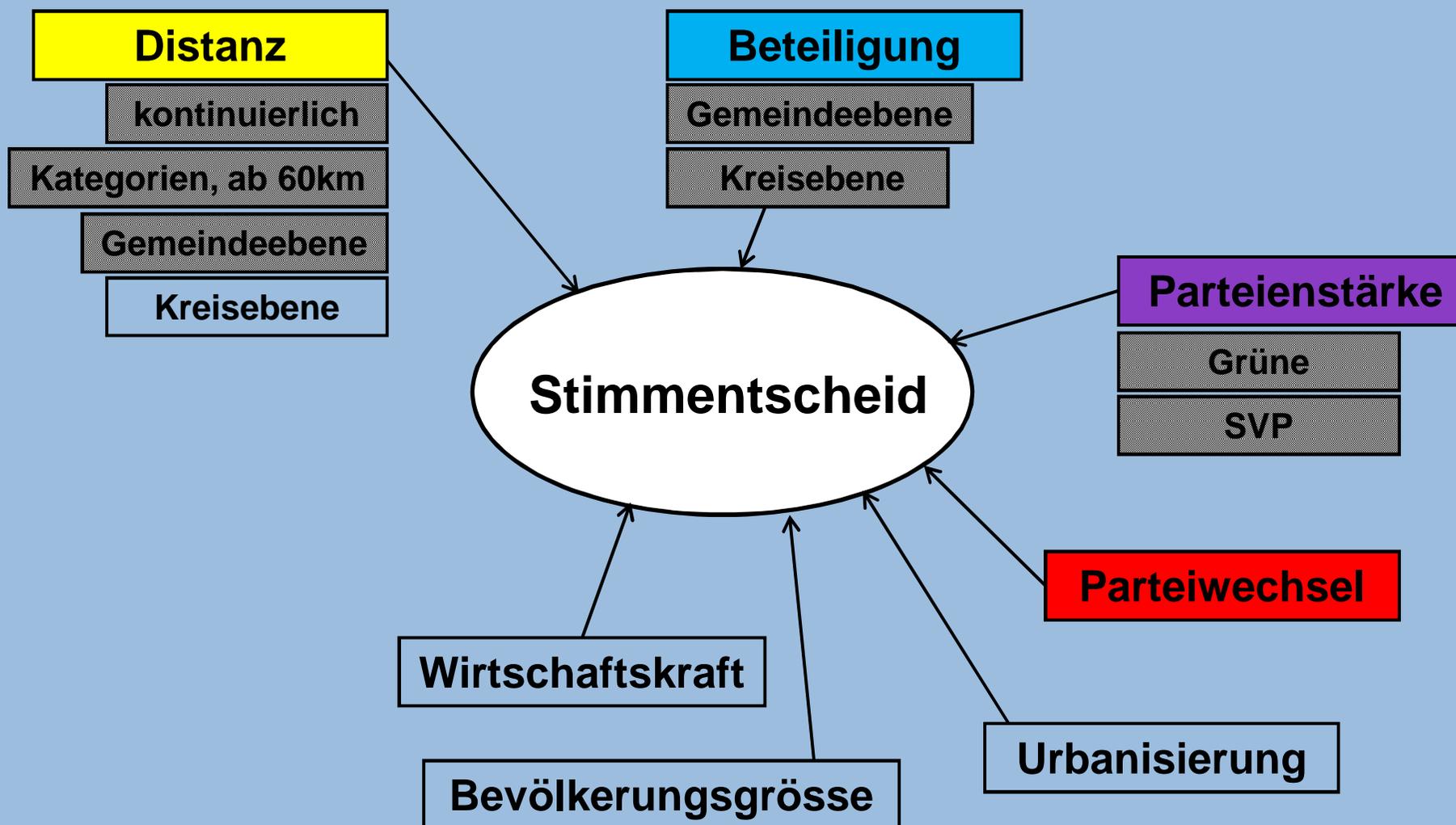
# Resultate: Autobahn-Abstimmungen in der Schweiz



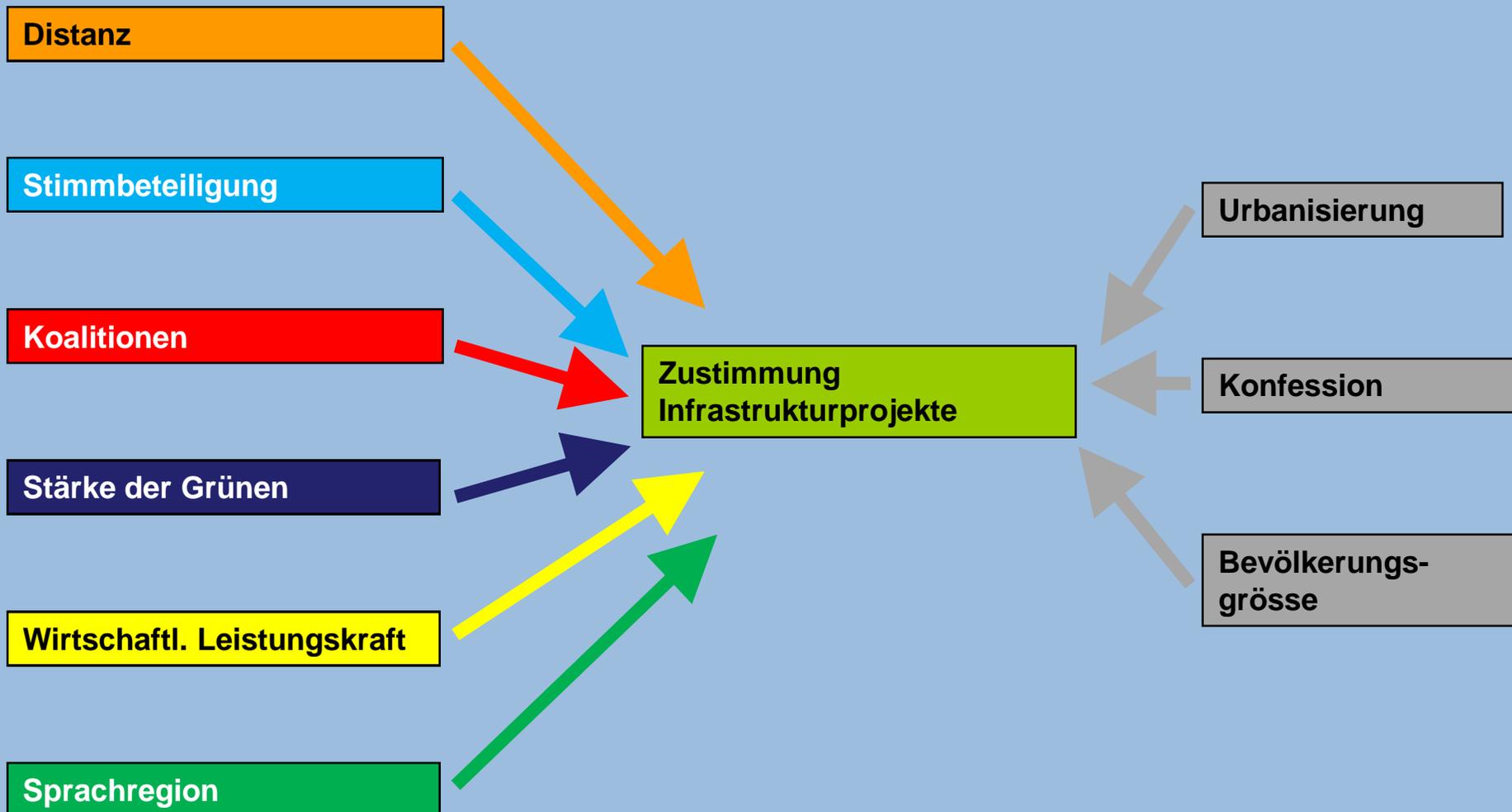
# Resultate: AKW-Abstimmungen in der Schweiz



# Resultate: S21-Abstimmung in Baden-Württemberg



# Mehrebenenanalysen: Erklärungsfaktoren des Stimmentscheids bei Abstimmungen zu Infrastrukturprojekten



# Wichtigste Befunde: Effekte der örtlichen Nähe auf das Stimmverhalten

- > **Distanz zum Projektort ist ein wichtiger Einflussfaktor:**
  - Zentrale Determinante zur Erklärung des Stimmverhaltens bei allen Sachbereichen
  - Distanzwirkungen variieren aber stark zwischen Themenbereichen und nicht überall typischer NIMBY-Effekt
  
- > **Distanzeffekte:**
  - Autobahnen: - Anwohner stimmen positiver
  - Bahn: - Anwohner stimmen negativer
  - S 21: - Anwohner stimmen positiver, ausser Direktbetroffene in der Stadt Stuttgart
  - AKW: - Anwohner von bestehenden AKW stimmen positiver  
- Anwohner von (ehemals) geplanten AKW stimmen negativer

# Folgerungen

*Können festgefahrene Situationen durch Volksabstimmungen gelöst werden?*

- In Stuttgart hat die S21-Volksabstimmung zur Beruhigung der Situation beigetragen.
- Obwohl Infrastruktur-Abstimmungen durch nutzenmaximierendes Verhalten geprägt sind, akzeptieren Direktbetroffene auch bei Niederlagen den Mehrheitsentscheid (z.B. NEAT, AKW).
- Bei Schutzbauten kann NIMBY-Verhalten überwunden werden, vielleicht auch in anderen Situationen?

# Einfluss der NIMBY-Variablen auf den Stimmentscheid

	S21	Bahn	Autobahn	AKW
Distanz	⊖	⊕	⊖	
Distanz Kategorien	ab 60km: ⊖	ab 40km: ⊕	ab 20km: ⊖	ab 5km: ⊖
Distanz in Gemeinde, abh. von Beteiligung	⊖ ⊕			⊖ ⊕
Beteiligung in Gemeinde, abh. von Distanz	⊕ ⊕		⊖ ⊕	⊕ ⊕

## Legende

- ⊕ Positiver Einfluss auf Zustimmung
- ⊖ Negativer Einfluss auf Zustimmung
- ⊕ Interaktionsterm verstärkt Einfluss
- ⊖ Interaktionsterm verringert Einfluss

# Einfluss der parteipolitischen Variablen auf den Stimmentscheid

	S21	Bahn	Autobahn	AKW
Stärke der Grünen in Gemeinde	⊖	⊕	⊖	⊖
Stärke der CDU bzw. SVP in Gemeinde	⊕	⊖		⊕
Breite der Koalition		⊕	⊕	⊕

## Legende

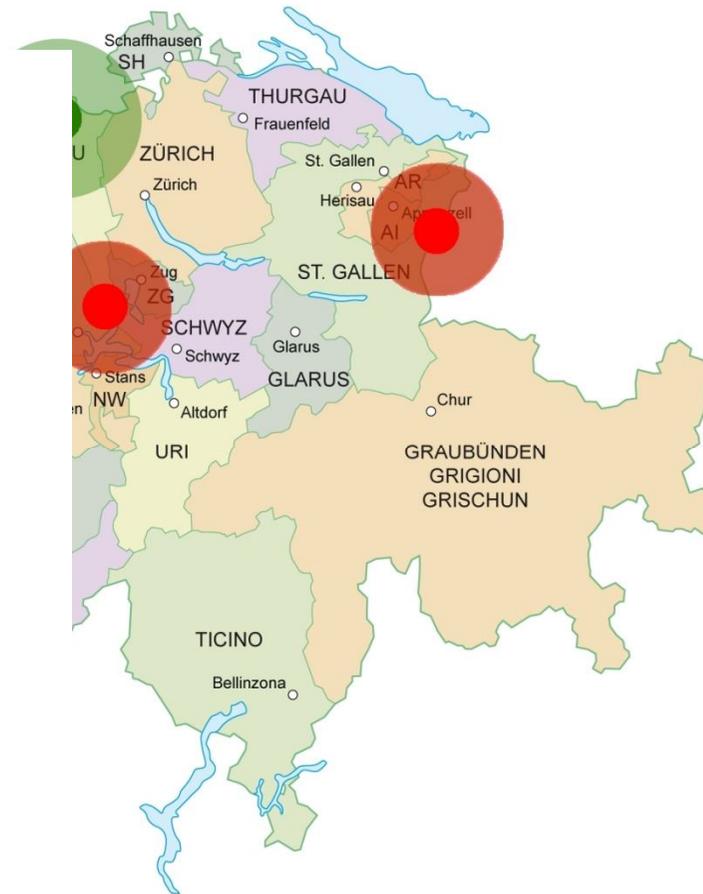
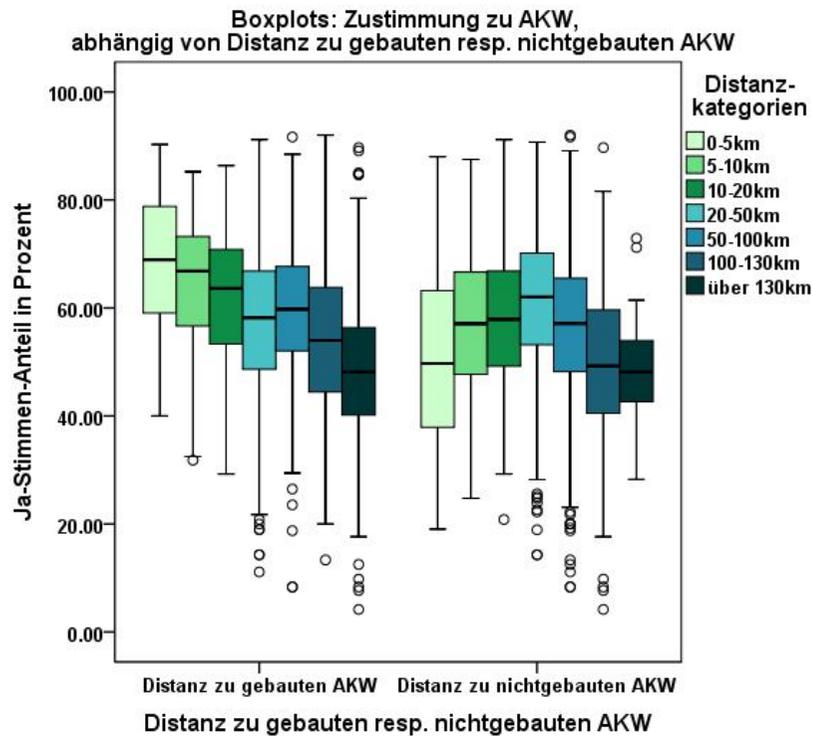


Positiver Einfluss  
auf Zustimmung



Negativer Einfluss  
auf Zustimmung

# Neue Befunde: Zustimmung zu AKW



Quelle: eigene Darstellung

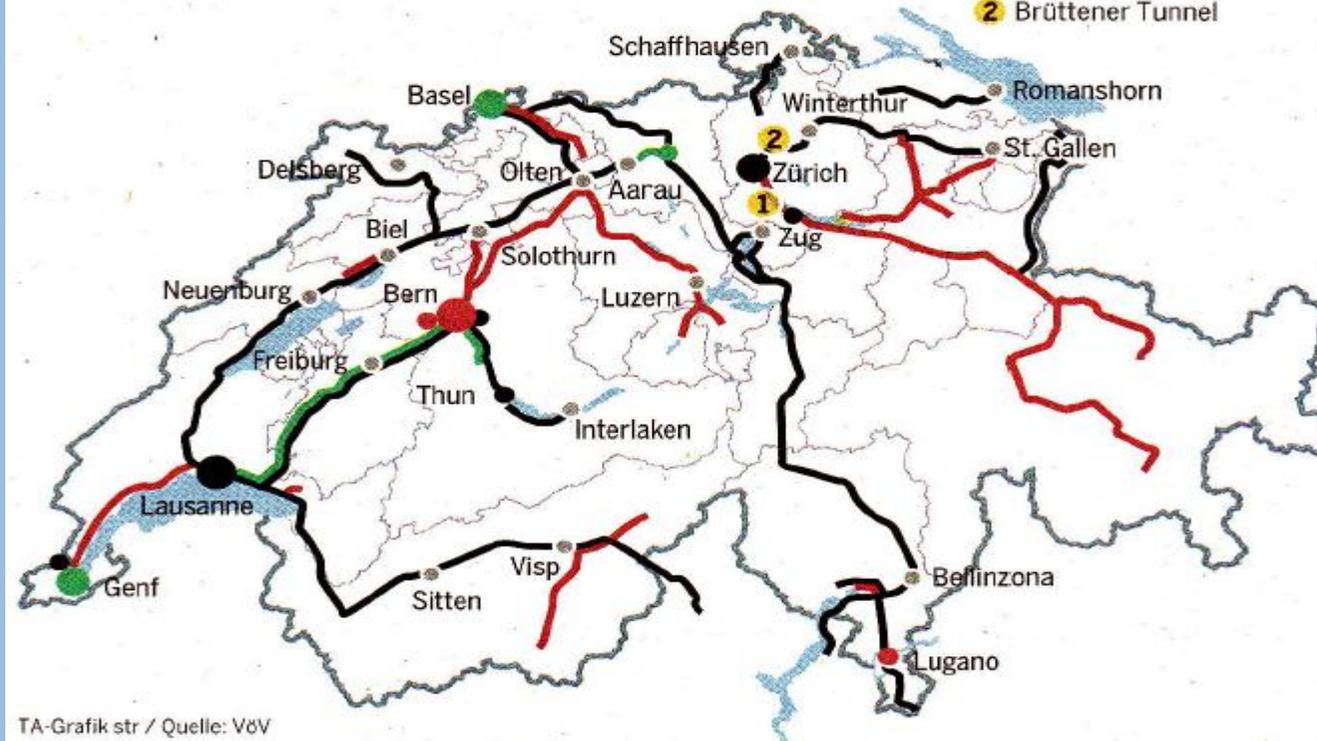
# Gleichgewicht der Regionen: Ausbau des Bahnnetzes in der Schweiz

## Wo das Bahnnetz ausgebaut werden soll

- Bereits beschlossen (5,6 Mrd. Fr.)
- Variante Bundesrat (3,5 Mrd. Fr.)
- Ergänzungen VöV (2,4 Mrd. Fr.)

Förderung Zürich, Zentral- und Ostschweiz (2,6 Mrd. Fr.)

- 1 Zimmerbergtunnel
- 2 Brüttener Tunnel



TA-Grafik str / Quelle: VöV

Quelle: TA, 28.3.2012