

Zeitschrift: Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer
Herausgeber: Auslandschweizer-Organisation
Band: 25 (1998)
Heft: 5

Artikel: Eidgenössische Volksabstimmung vom 29. November 1998 :
Eisenbahnprojekte, Drogen und Landwirtschaft
Autor: Ballanti, Dario
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-910523>

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: 23.12.2025

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

Es geht im November um nichts weniger als ein Investitionspaket von über 30 Milliarden Franken, wobei praktisch die Hälfte (13,6 Milliarden) davon für die Realisierung der Alpen-transversalen bestimmt ist. Die ändern

Abstimmungsvorlagen sind die Volksinitiative «für eine vernünftige Drogenpolitik» («Droleg»-Initiative) und der Bundesbeschluss über einen befristet geltenden neuen Getreideartikel im Rahmen des Reformprogramms «Agrarpolitik 2002». Nachträglich wurde noch die Neuauflage des Arbeitsgesetzes in den Abstimmungskalender aufgenommen (siehe Kasten).

In der Hauptsache geht es um die Sicherstellung der Finanzierung von vier grossen Eisenbahnprojekten: Bahn 2000, Anschluss ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz, Lärmsanierung des bestehenden Eisenbahnnetzes sowie Bau der NEAT-Achsen am Gotthard und am Lötschberg. Diese umfassen 57 Kilometer zwischen Uri und dem Tessin sowie 37 Kilometer zwischen Bern und dem Wallis.

Gotthard-Achse

Anschluss der Ostschweiz 2spurig

Zürich

Hirzel-tunnel

Luzern

Zug

Arth-Goldau

Erstfeld-Rynächt

Biasca-Giustizia

Locarno

Lugano

20 km

Zimmerberg-Tunnel 2spurig

Gotthard-Basistunnel 2spurig

Ceneri-Basistunnel 2spurig

Inbetriebnahme:
2006/2008

Im Bau (dashed line with cross-ticks)
bestehende Linien (solid line)

übertragen nach 2017 (dashed line with cross-ticks)

Lötschberg-Achse

Thun

Spiez

Heustrich

Frutigen

Sitten

Steg

Baltschieder

Brig

10 km

Basistunnel 1spurig mit Dienststollen

Verlad Lastwagen/Cars

Inbetriebnahme:
2004/2005

AlpTransit

kommenden zwanzig Jahre. Die bundesrätliche Botschaft aus dem Jahr 1996 zur Realisierung und Finanzierung der grossen Eisenbahnprojekte hatte einen wahren parlamentarischen Spiessrutenlauf zu überstehen. Nach einem über ein Jahr dauernden Hin und Her einigten sich die beiden Kammern schliesslich auf einen Kompromiss bei den Alpen-transversalen, dem eigentlichen Zankapfel.

laments- und Kommissionsdebatten zuweilen danach ausgesehen, dass zunächst der Lötschberg und dann der Gotthard (wegen der erst durch eine Expertise ausgeräumten geologischen Unwägbarkeiten im Zusammenhang mit der Piora-Mulde) in die zweite Bauetappe zurückversetzt würden. Aber schliesslich einigten sich die Kammern auf die Netzvariante mit den Basistunneln am Lötschberg und am Gotthard. Sie stimmten so dem bundesrätlichen Beschluss zu, gemäss welchem beide Achsen nötig sind, um bis ins Jahr 2004 den Verfassungsauftrag des Alpenschutzes wahrnehmen und den Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene verlagern zu können.

Technisch gesehen könnten also die Arbeiten aufgenommen werden: Der Gotthard-Basistunnel dürfte bis 2008 fertiggebaut sein, vier bis fünf Jahre nach dem Lötschberg-Basistunnel. Der Zimmerberg- und der Ceneri-Tunnel würden dagegen erst in einer zweiten Phase realisiert. Doch damit es soweit kommen kann, müssen Volk und Stände der Finanzierung dieser Projekte erst noch zustimmen. Und in einer Zeit der notorisch

Nachträglich hat der Bundesrat entschieden, am 29. November auch über das Arbeitsgesetz abstimmen zu lassen, gegen das erfolgreich das Referendum ergriffen worden ist. Eine erste Revision des Gesetzes hatte das Volk im Dezember 1996 abgelehnt. Nun stösst auch die zweite auf Widerstand, vor allem in der Westschweiz.

Zu den umstrittensten Punkten des nun vorliegenden Gesetzes gehört die Definition der Stunden zwischen 20 und 23 Uhr als Abendarbeit. Es handelt sich um einen Kompromiss, der nach dem Scheitern der ersten Vorlage zustande kam, die die Tagesarbeitszeit bis um 23 Uhr verlängern wollte (heute gilt die Zeit zwischen 20 und 6 Uhr als Nachtarbeit). Fallen gelassen wurde in der zweiten Fassung auch die Möglichkeit, Sonntagsarbeit sechsmal jährlich ohne Bewilligung zuzulassen. Diese Änderungen haben den Schweizerischen Gewerkschaftsbund veranlasst, das Referendum nicht zu unterstützen.

12

Wirtschaft

roten Zahlen hat die Finanzierung der grossen Eisenbahnprojekte im Parlament zu hitzigen Diskussionen geführt.

Der Finanzierungsfonds soll aus vier Quellen gespeist werden. Die in der Abstimmung vom 27. September angenommene leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe wird den grössten Beitrag erbringen – gemäss Schätzungen mehr als 900 Millionen Franken pro Jahr. Zwei weitere Einnahmequellen bilden eine Verschuldung des Bundes von maximal 25 Prozent der Projektkosten (1,5 Milliarden pro Jahr) sowie Treibstoffzollgelder oder eine Mineralölsteuer (220 Millionen pro Jahr). Und schliesslich hat das Parlament einer Erhöhung der Mehrwertsteuer um 0,1 Prozent zugestimmt (200 Millionen pro Jahr). Um die Autolobby nicht gegen die Vorlage aufzubringen, wurde dagegen auf eine Benzinpreiserhöhung um fünf Rappen pro Liter verzichtet.

«Droleg»-Initiative

Nach der auf Repression und Abstinenz ausgerichteten Initiative «Jugend ohne Drogen», die am 27. September 1997 verworfen wurde, hat das Volk nun über eine weitere Vorlage zu diesem Dauerthema zu befinden. Auch als «Droleg» bezeichnet, enthält die am 9. November 1994 mit 107 669 gültigen Unterschriften eingereichte Initiative «für eine vernünftige Drogenpolitik» Forderungen, die jenen von «Jugend ohne Drogen» diametral entgegenstehen.

Sie zielt auf einen staatlich kontrollierten Betäubungsmittelzugang ausserhalb der medizinischen Behandlung ab. So fordert der Initiativtext die Strafbefreiung des Konsums und der Vorbereitung für den Eigenkonsum, die konzessionierte Betäubungsmittelherstellung und -abgabe zum nichtmedizinischen Konsum sowie die fiskalische Belastung von Betäubungsmitteln.

Der Bundesrat und das Parlament lehnen die Initiative ab, da sie zu einem drogenpolitischen Alleingang der Schweiz führen würde. Wie «Jugend ohne Drogen» wird auch «Droleg» von Bundesbern als zu extrem eingestuft, wenn auch aus anderen Gründen. Wie bei der letztjährigen «Drogenabstimmung» setzt der Bundesrat auch der «Droleg»-Initiative seine pragmatische

Vier-Säulen-Politik entgegen (Prävention, Therapie, Überlebenshilfe und Schadenminderung sowie Repression), in welcher die unter strenger ärztlicher Kontrolle erfolgende Heroinabgabe ein zentrales Element darstellt.

Neuer Getreideartikel

Dieser Verfassungsartikel ist Bestandteil des vom Bundesrat zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Nahrungsmittelsektors lancierten Reformprogramms «Agrarpolitik 2002». Der neue, befristet (d.h. bis Ende 2003) geltende Verfassungsartikel soll die Liberalisierung und den Abbau von Hemmnissen auf dem Brot- und Futter-Getreidemarkt ermöglichen. Dies kann mit dem gegenwärtigen Getreideartikel der Bundesverfassung (Art. 23bis) nicht bewerkstelligt werden. Er entstand im Vorfeld des Zweiten Weltkriegs und hatte zum Ziel, die in Krisenzeiten exi-

Eidgenössische Volksabstimmungen

29. November 1998

- Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs.
- Bundesbeschluss über einen befristet geltenden, neuen Getreideartikel.
- Volksinitiative «für eine vernünftige Drogenpolitik».
- Änderung des Bundesgesetzes über die Arbeit in Industrie, Gewerbe und Handel (Arbeitsgesetz).

stentielle nationale Brotgetreideversorgung sicherzustellen.

Der Bundesrat und das Parlament setzen sich nun für eine Lockerung und Anpassung der Bestimmungen ein und wollen dies durch eine flexiblere Formulierung des noch immer geltenden Artikels erreichen. ■

Eidgenössische Volksabstimmung vom 27. September 1998

Kontinuität mit einem Ja und zwei Nein

Ja zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, Nein zur AHV-Auffanginitiative und zur Kleinbauerninitiative: Der Souverän stellt sich vorbehaltlos hinter die Politik des Bundesrats.

Die wichtigste Entscheidung dieses Abstimmungswochenendes war eindeutig das Ja zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe. Mit 57,3 Prozent fiel es deutlicher aus als erwartet. Die zuversichtlichsten Befürworter dieser Abgabe, die ab dem Jahr 2001 die gegenwärtige Pauschalabgabe ablösen wird, rechneten mit einem Ja-Stimmen-Anteil von 55 Prozent. Nun ist es ihnen gelungen, eine relativ komfortable Mehrheit für die Unterstützung einer ökologischen Verkehrspolitik zu gewinnen. Dank dieser Abgabe kann die Schweiz die Gewichtslimite im Schwerverkehr nach und nach auf 40 Tonnen erhöhen.

Der Erlös aus dieser Abgabe beträgt ab dem Jahr 2005 schätzungsweise 1,5 Milliarden Franken jährlich. Er bildet das Rückgrat der Finanzierung der

Eisenbahn-Grossprojekte, über die an der nächsten eidgenössischen Abstimmung vom 29. November entschieden wird (siehe Artikel nebenan).

Am meisten Unterstützung fand die Schwerverkehrsabgabe in Basel-Stadt, in Genf, im Tessin und in Zürich. Abgelehnt wurde die Vorlage von vier Deutschschweizer (AI, OW, SZ, GL) und drei Westschweizer Kantonen (JU, NE, FR). Die deutlichsten Nein-Mehrheiten kamen in Appenzell Innerrhoden, Obwalden und Schwyz zustande.

58,8 Prozent der Stimmberechtigten und 18 Kantone haben die Volksinitiative «für die 10. AHV-Revision ohne Erhöhung des Rentenalters» abgelehnt. Nur in vier Westschweizer Kantonen (FR, NE, GE, JU) und im Tessin fanden sich zustimmende Mehrheiten. Den grössten Ja-Anteil verzeichneten die Kantone Jura und Tessin, am klarsten verworfen wurde die Vorlage in Appenzell Innerrhoden und Obwalden. Die in zwei Stufen geplante Erhöhung des Rentenalters der Frauen wurde also erneut gutgeheissen: Ab 2001 wird es auf 63 Jahre und ab 2005 auf 65 Jahre steigen. Bundesrätin Ruth Dreifuss interpretierte das Abstimmungsergebnis als Unterstützung der be-