

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

**Artikel:** Eidgenössische Volksabstimmung vom 27. September 1998 : Kontinuität mit einem Ja und zwei Nein  
**Autor:** Tschanz, Pierre-André  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-910524>

#### 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:** 25.02.2026

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

# dwirtschaft

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

Der Finanzierungsfonds soll aus vier Quellen gespiesen 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 letzjährigen «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) gelende 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 be werkstelligt 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 Stimmberchtigten 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-

absichtigen Flexibilisierung des Rentenalters, die im Rahmen der 11. AHV-Revision festgelegt werden soll.

Die Kleinbauerninitiative schliesslich wurde von 77 Prozent der Stimmberechtigten und sämtlichen Kantonen abgeschmettert. Mit Ausnahme der Vereinigung der kleinen und mittleren Bauern war sie von sämtlichen Landwirtschaftsverbänden bekämpft worden.

Mit über 50 Prozent (51,2 Prozent bei der LSVA-Vorlage) war die Stimmbe teiligung für Schweizer Verhältnisse hoch.

**PAT**

## Kommentar

In den Resultaten der Abstimmung vom 27. September kommt der Wille zur Öffnung und zur Kontinuität zum Ausdruck. Ob im Bereich der Verkehrs-, der Sozial- oder der Landwirtschaftspolitik: Das Volk hat sich für den Weg der Reform entschieden und den Advokaten des Rückwärtsgangs eine Abfuhr erteilt – seien sie nun Camionneure oder Ökofundis, Linke oder Rechte.

Der vom Schweizervolk manifestierte Wille zur Öffnung beschränkt sich nicht alleine auf die Europafrage. Selbstverständlich spielte bei der Annahme der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe die Aussicht auf einen Abschluss der bilateralen Verhandlungen eine Rolle. Aber das Ja nur auf diesen Aspekt zu reduzieren würde zu kurz greifen.

Der Volksentscheid vom 27. September reiht sich nämlich ein in eine ganze Serie von früheren verkehrspolitischen Beschlüssen: Einführung der pauschalen Schwerverkehrsabgabe und der Autobahnvignette vor fast 15 Jahren, Ja zur NEAT im September 1992, Benzinpreiserhöhung zur Sanierung der Bundesfinanzen, Annahme der Alpeninitiative, Bestätigung der Strassenverkehrsgebühren, Festschreibung des Prinzips der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe in der Bundesverfassung.

Alle diese Volksentscheide sprechen für eine Verkehrspolitik, die einerseits den ökologischen Aspekten grosse Bedeutung beimisst und andererseits auch den europäischen Realitäten Rechnung trägt. Diese beiden Schwerpunkte werden auch anlässlich der Volksabstimmung vom kommenden 29. November im Zentrum stehen. Dannzumal wird es darum gehen, den eingeschlagenen Weg weiterzuverfolgen und ein neues Finanzierungspaket für die grossen Eisenbahn-Infrastrukturprojekte zu schnüren, deren Rückgrat die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe bildet.

Diese Kontinuität und dieser Wille zur Öffnung finden sich auch in der Landwirtschafts- und in der Sozialpolitik wieder. Die Abfuhr für die überholte Initiative der Deutschschweizer Kleinbauern stellt eine weitere Zustimmung zu einer reformierten Agrarpolitik dar, die darauf abzielt, gleichzeitig näher am Markt und ökologischer zu sein.

In der Sozialpolitik schliesslich steht das Rentenalter – sowohl der Frauen als auch der Männer – im Zentrum der 11. AHV-Revision. Der Bundesrat hat sich im Sommer dieses Jahres für eine Flexibilisierung des Rentenalters ausgesprochen. Die Ablehnung der sogenannten Auffanginitiative der Linken kann als Unterstützung des bundesrätlichen Kurses gewertet werden.

**Pierre-André Tschanz**



«Bahn 2000» gehört zu den Eisenbahn-Grossprojekten, deren Finanzierung unter anderem durch die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe erfolgen soll. (Foto: Foto-Service SBB)

### Resultate der eidgenössischen Abstimmungsvorlagen

Kanton	Schwerverkehrs-abgabe		Kleinbauern Initiative		Initiative gegen die Erhöhung des Rentenalters		Stimmbeteiligung in %
	JA%	NEIN%	JA%	NEIN%	JA%	NEIN%	
ZH	67,0	33,0	27,4	72,6	39,7	60,3	49,7
BE	57,2	42,8	26,8	73,2	39,3	60,7	53,1
LU	54,0	46,0	19,5	80,5	36,7	63,3	60,3
UR	57,8	42,2	24,2	75,8	37,2	62,8	54,9
SZ	40,9	59,1	18,9	81,1	29,4	70,6	51,1
OW	39,5	60,5	12,3	87,7	26,8	73,2	58,1
NW	52,0	48,0	15,2	84,8	27,4	72,6	59,9
GL	46,8	53,2	21,6	78,4	33,2	66,8	50,5
ZG	59,6	40,4	20,5	79,5	34,2	65,8	57,7
FR	42,2	57,8	14,8	85,2	50,1	49,9	56,9
SO	57,6	42,4	28,1	71,9	39,2	60,8	56,9
BS	72,5	27,5	30,9	69,1	43,9	56,1	55,7
BL	62,6	37,4	24,6	75,4	39,7	60,3	52,3
SH	55,8	44,2	24,3	75,7	42,2	57,8	70,6
AR	50,8	49,2	22,0	78,0	32,7	67,3	60,3
AI	35,6	64,4	13,5	86,5	23,2	76,8	59,1
SG	52,4	47,6	24,4	75,6	34,9	65,1	54,6
GR	59,0	41,0	25,0	75,0	39,2	60,8	46,0
AG	51,7	48,3	23,3	76,7	35,2	64,8	51,2
TG	48,1	51,9	17,9	82,1	32,2	67,8	55,2
TI	67,2	32,8	34,8	65,2	60,5	39,5	41,2
VD	55,4	44,6	13,8	86,2	49,2	50,8	46,1
VS	50,6	49,4	13,9	86,1	49,4	50,6	47,0
NE	48,5	51,5	13,8	86,2	57,7	42,3	47,3
GE	67,2	32,8	21,3	78,7	54,2	45,8	49,1
JU	49,4	50,6	16,4	83,6	68,3	31,7	55,3
<b>Total</b>	<b>57,2</b>	<b>42,8</b>	<b>23,0</b>	<b>77,0</b>	<b>41,5</b>	<b>58,5</b>	<b>51,0</b>