

# Volksabstimmung vom 26. Februar 1984 Erläuterungen des Bundesrates

## Worum geht es ?

### Schwerverkehrsabgabe

Auf schweizerischen und ausländischen Lastwagen und Cars, die unsere Strassen benützen, soll eine jährliche Abgabe erhoben werden. Sie bringt ungefähr 150 Millionen Franken pro Jahr ein.

Erläuterungen Seite 2  
Abstimmungstext Seite 7

### Autobahn-Vignette

Für die Benützung unserer Nationalstrassen sollen schweizerische und ausländische Automobilisten eine Vignette kaufen. Diese kostet 30 Franken pro Jahr und bringt Bruttoeinnahmen von etwa 250 bis 300 Millionen Franken.

Erläuterungen Seiten 2 und 8  
Abstimmungstext Seite 11

### Zivildienst-Initiative

Nach der Volksinitiative «für einen echten Zivildienst auf der Grundlage des Tatbeweises» sollen Dienstverweigerer unabhängig von ihren Gründen einen Zivildienst leisten können, der anderthalbmal so lang ist wie der verweigerte Militärdienst. Die Initiative wird zur Ablehnung empfohlen.

Erläuterungen Seite 13  
Abstimmungstext Seite 12

## Empfehlung an die Stimmberechtigten

Bundesrat und Parlament empfehlen den Stimmberechtigten, zweimal Ja und einmal Nein zu stimmen: Ja zu den Strassenabgaben (Schwerverkehrsabgabe und Vignette) und Nein zur Zivildienst-Initiative.



# Strassenverkehrsabgaben

## Nun soll das Volk entscheiden!

Seit Jahren versuchen Bundesrat und Parlament, die Bundesfinanzen wieder ins Gleichgewicht zu bringen. Eine Reihe von Sparrunden hat bereits zur Kürzung zahlreicher Ausgaben geführt. Eine dauerhafte Gesundung der Bundesfinanzen setzt aber auch neue Einnahmen voraus. Dabei spricht man häufig auch von Strassenverkehrsabgaben, das heisst von einer Schwerverkehrsabgabe, einer Autobahn-Vignette und einer Tunnelgebühr.

Eine Umfrage bei Kantonen, Parteien und Verbänden fiel zugunsten der Schwerverkehrsabgabe aus, während die Vignette auf eine gewisse Skepsis stiess. Der Bundesrat beantragte 1980, eine kosten- und leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe einzuführen, auf die Vignette jedoch vorderhand zu verzichten. Das Parlament beschloss aber im Juni 1983, Volk und Ständen die Möglichkeit zu geben, sich sowohl zur Schwerverkehrsabgabe als auch zur Vignette zu äussern. Die Idee der Tunnelgebühren verfolgte es aus staatspolitischen und praktischen Gründen nicht weiter.

## Deckt der Motorfahrzeugverkehr seine Kosten?

Das Problem der Strassenverkehrsabgaben hängt eng mit der Frage zusammen, ob der Motorfahrzeugverkehr die von ihm verursachten Strassenkosten deckt. Diese Frage ist sehr umstritten. Die Antwort hängt davon ab, von welchen Berechnungsmethoden man ausgeht. Fest steht jedenfalls, dass Bund, Kantone und Gemeinden zwischen 1961 und 1981 für den motorisierten Strassenverkehr fast zehn Milliarden Franken mehr ausgaben, als sie von ihm über Sonderabgaben (hauptsächlich Treibstoffzölle und Motorfahrzeugsteuern) einnahmen. Die Nationalstrassenvorschüsse des Bundes konnten zwar im Verlaufe der letzten zehn Jahre zurückbezahlt werden, und nach der neuen Treibstoffzollregelung werden den Kantonen die steigenden Unterhaltskosten für die Nationalstrassen weitgehend abgenommen. Trotzdem verbleiben den Kantonen und Gemeinden noch jährliche Strassenausgaben von mehr als einer Milliarde Franken, die aus allgemeinen Steuergeldern aufgebracht werden müssen.

## Einbezug der ausländischen Motorfahrzeuge

Die Schweiz ist ein Ferien- und Transitland. Der Anteil der ausländischen Motorfahrzeuge ist daher besonders hoch, und unser Strassennetz musste teilweise auf diese zusätzliche Belastung ausgerichtet werden. Mit der Eröffnung der Alpentunnel am San Bernardino (1967) und Gotthard (1980) wurde die Verbindung zwischen den nordeuropäischen Zentren und Italien durch die Schweiz noch attraktiver. Heute bezahlen die Ausländer an die Benützung unserer Strassen aber nur dann einen Anteil, wenn sie in der Schweiz tanken. Das ist bei den Lastwagen wegen unserer hohen Dieselpreise kaum der Fall; bei den Personenwagen ist es unterschiedlich, je nach Benzinpreis und Währungssituation in den Nachbarländern. Mit den vorgeschlagenen Strassenabgaben werden auch die ausländischen Strassenbenützer auf jeden Fall etwas zahlen müssen.

Die neuen Verkehrsabgaben sind mit den internationalen Verpflichtungen der Schweiz vereinbar. Seit 1931 besteht ein internationales Abkommen, wonach die Motorfahrzeuge im internationalen Verkehr nur im Heimatland besteuert werden dürfen. Ausgenommen sind Abgaben auf dem Treibstoff und für die Benützung besonderer Strassen. Deshalb verlangen beispielsweise Frankreich und Italien für die Benützung der meisten Autobahnen Strassenabgaben. Nicht zulässig wären hingegen Abgaben, die nur auf ausländischen Fahrzeugen erhoben würden.

## Eine Übergangslösung

Die Schwerverkehrsabgabe und die Autobahn-Vignette sind auf zehn Jahre befristet und können vor Ablauf dieser Frist durch ein Gesetz wieder aufgehoben werden. Damit ist es möglich, das ganze Problem der Strassenbenützung abgaben später definitiv mit der Gesamtverkehrskonzeption (GVK) zu regeln. Diese verlangt, dass die Benützer aller Verkehrsträger — nach Abgeltung der Leistungen, die der Allgemeinheit zugutekommen — ihre Kosten in der Regel decken.

# Schwerverkehrsabgabe

## Schwerverkehr verursacht hohe Strassenkosten

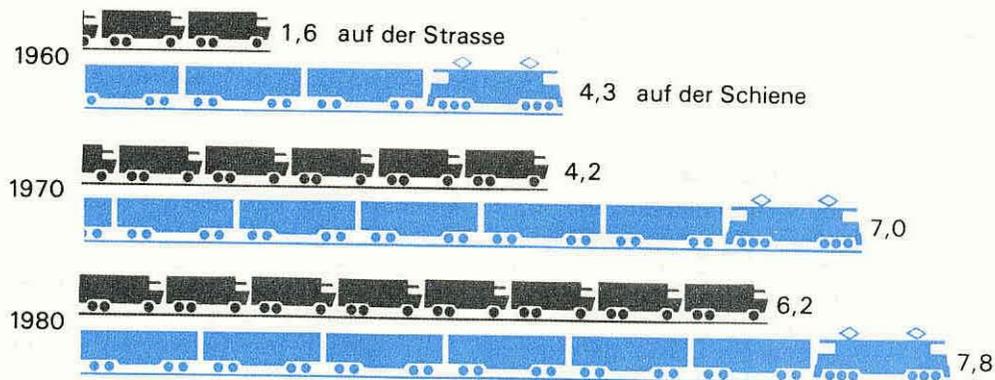
Bundesrat und Parlament sind sich einig, dass der Schwerverkehr die von ihm verursachten Strassenkosten heute nicht voll deckt. Das Ausmass des Fehlbetrages ist umstritten, und deshalb wird gegenwärtig die Strassenrechnung überprüft. Im Parlament wurde geschätzt, dass der Schwerverkehr rund 190 Millionen Franken pro Jahr zu wenig zahlt.

Dazu kommen Umweltbelastung, Gesundheitskosten, Energieprobleme usw., die ebenfalls berücksichtigt werden sollten. Viele erhoffen sich von einer zusätzlichen Belastung der schweren «Brummer» nicht nur eine gerechtere Lastenaufteilung, sondern auch eine schwächere Zunahme des Schwerverkehrs. Ferner dürfte sich für die Bahnen die Wettbewerbslage etwas verbessern.

## Was ist die Schwerverkehrsabgabe?

Auf in- und ausländischen Motorfahrzeugen und Anhängern mit einem Gesamtgewicht von je über 3,5 Tonnen wird eine jährliche Abgabe erhoben. Diese ist nicht zweckgebunden. Je nach dem Gewicht des Fahrzeugs beträgt die Abgabe 500 bis 3000 Franken pro Jahr. Steht ein Fahrzeug für weniger als ein Jahr in der Schweiz im Verkehr, so verringert sich der Betrag. Der Bundesrat kann zudem Erleichterungen für den Bahntransport der Lastwagen (Huckepack) gewähren und Sonderregelungen für Fahrten in Grenzregionen treffen. Die Abgabe wird für die Schweizer Fahrzeuge von den Kantonen und für die ausländischen beim Grenzübertritt erhoben.

## Gütertransporte in der Schweiz (in Milliarden Tonnen - Kilometern)



## Eine Pauschalabgabe

Eine Schwerverkehrsabgabe kann pauschal (pro Fahrzeug) oder nach dem effektiven Einsatz der einzelnen Fahrzeuge für Strassentransporte erhoben werden. Das Parlament entschied sich für eine Pauschalabgabe, weil sich diese rasch und einfach verwirklichen lässt. Im Rahmen der koordinierten Verkehrspolitik soll aber eine sogenannte leistungsabhängige Abgabe angestrebt werden, deren Höhe sich nach den gefahrenen Kilometern richtet.

## Der Ertrag der Schwerverkehrsabgabe

Schätzungsweise bringt die Schwerverkehrsabgabe dem Bund pro Jahr etwa 150 Millionen Franken ein, 90 Millionen von schweizerischen und 60 Millionen von ausländischen Fahrzeugen. Der Erhebungsaufwand liegt bei etwa 5 Millionen Franken.

## Wieviel Schwerverkehr auf unseren Strassen?

In der Schweiz gibt es fast 50 000 schwere Lastwagen und Sattelschlepper sowie ungefähr 5500 Autocars mit über 3,5 Tonnen Gewicht. Sie legen jährlich gegen 2 000 000 000 Kilometer zurück, was rund 50 000 Erdumkreisungen entspricht. In den letzten Jahren sind ferner im Durchschnitt pro Arbeitstag zirka 2400 ausländische Lastwagen und Sattelschlepper sowie pro Tag etwa 450 ausländische Cars in die Schweiz eingefahren.

## Argumente für und gegen die Schwerverkehrsabgabe

- Dagegen:* Der Schwerverkehr zahlt schon genug. Die neue Abgabe ist deshalb nicht gerechtfertigt.
- Dafür:* Selbst wenn die verschiedenen Rechnungsmethoden umstritten sind, steht für Bundesrat und Parlament fest, dass der Schwerverkehr seine Kosten nicht voll deckt.
- Dagegen:* Die Abgabe erhöht die Transportkosten und belastet somit die Konsumenten.
- Dafür:* Für die meisten Lastwagen mit ihren grossen Fahrleistungen macht die Abgabe pro Kilometer nur wenig aus. Der Anteil der Schwerverkehrsabgabe an den jährlichen Betriebskosten eines Lastwagens beträgt lediglich 1 bis 2 Prozent. Auch wenn die Abgabe voll auf die transportierten Waren überwälzt würde, wäre nur eine geringfügige Teuerung zu erwarten. Im übrigen sind die Kosten des Schwerverkehrs so oder so zu decken, entweder vom Strassenbenützer oder vom Steuerzahler.
- Dagegen:* Die Abgabe zielt darauf ab, die Bahnen zu privilegieren. Die Strassen-transportkosten werden teurer, während der Bund das Defizit der Bahnen übernimmt.
- Dafür:* Der Strassenverkehr erhielt mit dem Ausbau des Strassennetzes — man denke nur an den Gotthard-Tunnel — erhebliche Vorteile.
- Dagegen:* Die Abgabe trifft zu Unrecht auch den Nahverkehr, der die Bahn nicht konkurrenziert.
- Dafür:* Auch im Nahverkehr werden grosse Transportleistungen erbracht, welche die Strassen belasten. Zudem können die gleichen Lastwagen sowohl im Regional- als auch im Fernverkehr eingesetzt werden.
- Dagegen:* Die Abgabe ist eine reine Steuerabgabe, die in dieser Form nicht in die Gesamtverkehrskonzeption (GVK) passt. Sie sollte keinesfalls unabhängig von der GVK eingeführt werden.
- Dafür:* Die Abgabe läuft dem Sinn der GVK nicht zuwider und kann deshalb schon heute eingeführt werden. Auch die Bahnen haben mit ihren Rationalisierungsmassnahmen schon heute Forderungen der GVK erfüllt.
- Dagegen:* Die Abgabe bringt einen unnötigen Verwaltungsaufwand.
- Dafür:* Die Abgabe ist einfach zu erheben. Zusätzlicher Verwaltungs- und Personalaufwand sind gering.
- Dagegen:* Das Schweizer Transportgewerbe hat Gegenmassnahmen ausländischer Staaten zu befürchten.
- Dafür:* Da Schweizer und Ausländer gleich behandelt werden, entspricht die Vorlage den internationalen Vereinbarungen. Der Verfassungstext erlaubt es dem Bundesrat, beim Vollzug eine Regelung zu treffen, die den internationalen Vereinbarungen Rechnung trägt.

**Für Bundesrat und Parlament sind die befürwortenden Argumente überzeugender; sie empfehlen deshalb, dem nachstehenden Bundesbeschluss zuzustimmen.**

## Abstimmungstext zur Schwerverkehrsabgabe

### Bundesbeschluss über die Erhebung einer Schwerverkehrsabgabe

vom 24. Juni 1983

Die Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung werden wie folgt ergänzt:

#### Art. 17

<sup>1</sup> Der Bund erhebt für die Benützung der dem allgemeinen Verkehr geöffneten Strassen auf in- und ausländischen Motorfahrzeugen und Anhängern mit einem Gesamtgewicht von je über 3,5 Tonnen eine jährliche Abgabe.

<sup>2</sup> Diese Abgabe beträgt:

a. für Lastwagen und Sattelmotorfahrzeuge	
– von über 3,5 bis 11 Tonnen .....	500 Franken
– von über 11 bis 16 Tonnen .....	1500 Franken
– von über 16 bis 19 Tonnen .....	2000 Franken
– von über 19 Tonnen .....	3000 Franken
b. für Anhänger	
– von über 3,5 bis 8 Tonnen .....	500 Franken
– von über 8 bis 10 Tonnen .....	1000 Franken
– von über 10 Tonnen .....	1500 Franken
c. für Gesellschaftswagen	500 Franken

<sup>3</sup> Der Bundesrat bestimmt für Fahrzeuge, die nicht das ganze Jahr in der Schweiz im Verkehr stehen, nach Gültigkeitsdauer abgestufte Abgabesätze; er berücksichtigt den Erhebungsaufwand.

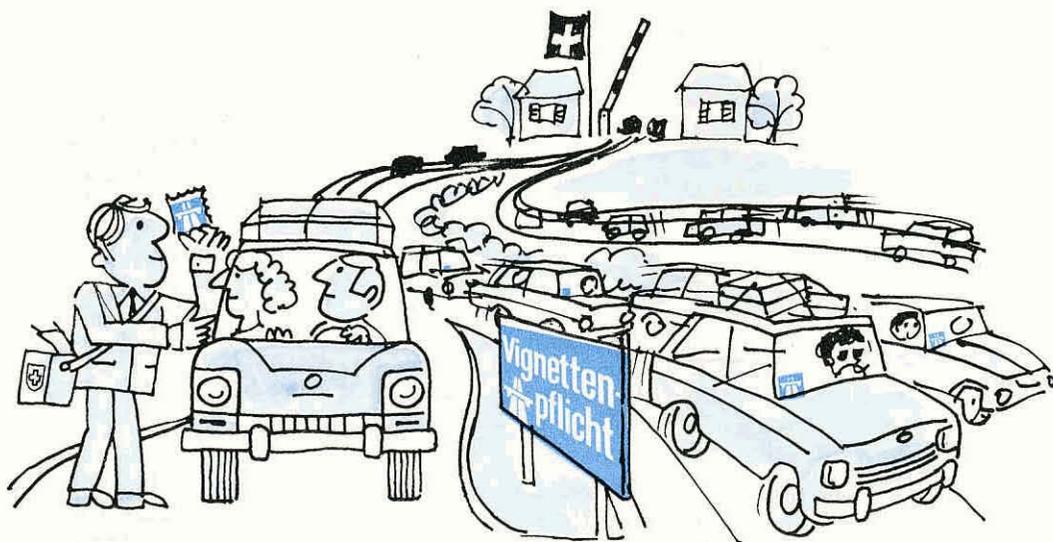
<sup>4</sup> Der Bundesrat regelt durch Verordnung den Vollzug. Er kann für besondere Fahrzeugkategorien die Ansätze im Sinne von Absatz 2 festlegen, bestimmte Fahrzeuge von der Abgabe befreien und Sonderregelungen treffen, insbesondere für Fahrten im Grenzbereich. Durch solche dürfen im Ausland immatrikulierte Fahrzeuge nicht besser gestellt werden als schweizerische. Der Bundesrat kann für Übertretungen Bussen vorsehen. Die Kantone ziehen die Abgabe für die im Inland immatrikulierten Fahrzeuge ein.

<sup>5</sup> Die Erhebung dieser Abgabe ist auf zehn Jahre befristet. Vor Ablauf dieser Frist kann auf dem Wege der Gesetzgebung ganz oder teilweise auf die Abgabe verzichtet werden.

# Autobahn-Vignette

## Was ist die Vignette?

Die Vignette ist ein Kleber, den man für 30 Franken pro Jahr kauft, um die Nationalstrassen benützen zu können. Sie ist als Quittung am Fahrzeug zu befestigen. Sie soll für **in- und ausländische** Automobile und Anhänger (auch Wohnwagen) bis zu einem Gesamtgewicht von je 3,5 Tonnen sowie für Motorräder vorgeschrieben werden. Die Abgabe ist für das ganze Kalenderjahr zu entrichten. Für die Grenzregion kann der Bundesrat Sonderregelungen treffen. Im Ausland, an der Grenze und im Inland müssen Verkaufsstellen eingerichtet werden. Die Mitwirkung von privaten Organisationen (z. B. Automobilverbände, Garagen, Tankstellen usw.) sowie von Polizei und Zollstellen wird geprüft.



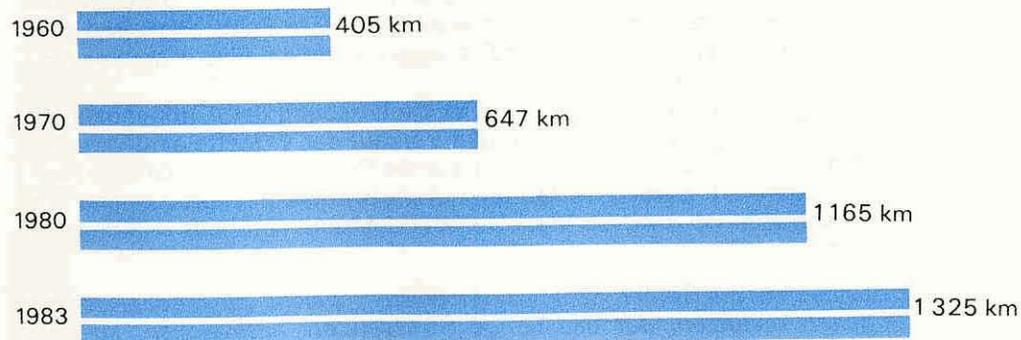
Das Parlament möchte die Vignette wegen der schwierigen Finanzlage des Bundes. Nach seiner Auffassung ist diese Abgabe vertretbar, weil der Automobilist dank den Autobahnen erhebliche Betriebskosten und Zeit einsparen kann. Auch andere Länder wie z. B. Italien, Frankreich und Spanien verlangen Autobahngebühren.

## Der Ertrag der Vignette

Die Vignette dürfte jährlich etwa 250 bis 300 Millionen Franken einbringen. 200 bis 250 Millionen stammen von ausländischen und 50 Millionen von schweizerischen Fahrzeugen. Dies ist gerechtfertigt, weil beim Nationalstrassenbau unter anderem auch die Belastung durch den Transitverkehr der zahlreichen ausländischen Personenwagen berücksichtigt werden musste, die aus diesen Strassen besondere Vorteile ziehen.

Von den Erträgen ist ein Erhebungsaufwand von 30 bis 50 Millionen Franken abzuziehen, so dass ungefähr 200 bis 270 Millionen Franken in die Bundeskasse fließen.

## Entwicklung des Nationalstrassennetzes



## Leichte Motorfahrzeuge in der Schweiz

In der Schweiz stehen rund 2 500 000 Personenautos und etwa 120 000 Motorräder im Verkehr. In den letzten Jahren sind ferner im Tagesdurchschnitt ungefähr 140 000 ausländische Personenautos und etwa 5000 ausländische Motorräder in die Schweiz eingereist.

## Argumente für und gegen die Autobahn-Vignette

- Dagegen: Die Automobilisten zahlen die Nationalstrassen schon heute über die Treibstoffabgaben. Die Vignette ist daher ungerechtfertigt.*
- Dafür:** Es stimmt zwar, dass die Autobahnen von den Automobilisten bezahlt worden sind. Sie wurden aber nur zu einem Teil von ihren Benützern finanziert. Die Treibstoffeinnahmen stammen nämlich zu zwei Dritteln von Benutzern der Gemeinde- und Kantonsstrassen, zum Teil also auch von Leuten, die praktisch nie auf Autobahnen fahren. Es ist deshalb gerechtfertigt, wenn Autobahn-Benutzer einen gewissen Betrag mehr bezahlen als die andern Automobilisten.
- Dagegen: Die Schweiz ist auf den Tourismus angewiesen. Die Vignette könnte Ausländer davon abhalten, die Schweiz zu besuchen.*
- Dafür:** Strassenbenützungsgeldern spielen im Ferienbudget eines Touristen eine nebensächliche Rolle, so dass der Fremdenverkehr wegen der Vignette kaum zurückgehen dürfte. Italien und Frankreich mit ihren viel höheren Gebühren gehören zu den bekanntesten Ferienländern Europas. Für viele Ausländer sind zudem Autobahngebühren etwas Selbstverständliches.
- Dagegen: Die Vignette ist mit einem allzu grossen administrativen Aufwand verbunden und verlangt zusätzliches Personal. Besonders die Erfassung des grenzüberschreitenden Verkehrs wird auf grosse Schwierigkeiten stossen, und man müsste auch mit Stauungen rechnen. Eine wirksame Kontrolle wäre kaum möglich.*
- Dafür:** Verglichen mit andern Systemen ist die Erhebung der Autobahnabgabe mit einer Vignette einfach. Für den Verkauf der Vignette sind verschiedene Möglichkeiten denkbar, so dass die Probleme an der Grenze nicht überbewertet werden dürfen. Eine Kontrolle mit Stichproben und entsprechenden Bussen für Vignetten-Sünder kann durchaus wirkungsvoll sein.
- Dagegen: Es besteht die Gefahr, dass Automobilisten, welche die Autobahnen nur selten benutzen, auf das übrige Strassennetz ausweichen, so dass dieses stärker belastet wird.*
- Dafür:** Da Autobahnen grosse Vorteile wie Zeit- und Kostenersparnis, grössere Sicherheit und mehr Fahrkomfort bieten, dürfte die Zahl der Automobilisten, die auf das übrige Strassennetz ausweichen, gering sein. Die Vignette kostet zudem nur 30 Franken pro Jahr, was im Verhältnis zu den jährlichen Ausgaben für das Auto sehr wenig ist. Umwege über das übrige Strassennetz kosten bald einmal mehr als eine Vignette.

**Für Bundesrat und Parlament sind die befürwortenden Argumente überzeugender; sie empfehlen deshalb, dem nachstehenden Bundesbeschluss zuzustimmen.**

## Abstimmungstext zur Autobahn-Vignette

### Bundesbeschluss über eine Abgabe für die Benützung der Nationalstrassen

vom 24. Juni 1983

Die Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung werden wie folgt ergänzt:

#### Art. 18

<sup>1</sup> Der Bund erhebt für die Benützung der Nationalstrassen erster und zweiter Klasse auf in- und ausländischen Motorfahrzeugen und Anhängern bis zu einem Gesamtgewicht von je 3,5 Tonnen eine jährliche Abgabe von 30 Franken.

<sup>2</sup> Der Bundesrat regelt durch Verordnung den Vollzug. Er kann bestimmte Fahrzeuge von der Abgabe befreien und Sonderregelungen treffen, insbesondere für Fahrten im Grenzbereich. Durch solche dürfen im Ausland immatrikulierte Fahrzeuge nicht besser gestellt werden als schweizerische. Der Bundesrat kann für Übertretungen Bussen vorsehen. Die Kantone ziehen die Abgabe für die im Inland immatrikulierten Fahrzeuge ein und überwachen die Einhaltung der Vorschriften bei allen Fahrzeugen.

<sup>3</sup> Die Erhebung dieser Abgabe ist auf zehn Jahre befristet. Vor Ablauf dieser Frist kann auf dem Wege der Gesetzgebung ganz oder teilweise auf die Abgabe verzichtet werden.

## Zivildienst-Initiative

### Abstimmungstext

#### Bundesbeschluss über die Volksinitiative «für einen echten Zivildienst auf der Grundlage des Tatbeweises»

von 7. Oktober 1983

#### Art. 1

<sup>1</sup> Die Volksinitiative «für einen echten Zivildienst auf der Grundlage des Tatbeweises» vom 14. Dezember 1979 wird der Abstimmung von Volk und Ständen unterbreitet.

<sup>2</sup> Die Volksinitiative lautet:

#### I

Die Bundesverfassung wird wie folgt ergänzt:

#### Art. 18<sup>bis</sup> (neu)

<sup>1</sup> Wer den Militärdienst verweigert, wird von der Wehrpflicht befreit, wenn er Zivildienst leistet. Der Zivildienst dauert anderthalbmal so lange wie die Gesamtheit der verweigten militärischen Dienste.

<sup>2</sup> Zivildienst bezweckt die Förderung des Friedens, indem er dazu beiträgt, Ursachen gewaltsamer Auseinandersetzungen zu beseitigen, menschenwürdige Lebensverhältnisse zu schaffen und die internationale Solidarität zu stärken.

<sup>3</sup> Der Zivildienst vollzieht sich im Rahmen öffentlicher und privater Organisationen und Institutionen, die seinen Zielsetzungen entsprechen. Koordination und Aufsicht obliegen dem Bund.

<sup>4</sup> Die Ausführung dieses Artikels ist Sache der Bundesgesetzgebung.

#### II

Die Annahme dieser Initiative ersetzt den Entscheid von Volk und Ständen vom 4. Dezember 1977 über den Bundesbeschluss vom 5. Mai 1977 betreffend die Einführung eines zivilen Ersatzdienstes.

#### Art. 2

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Initiative zu verwerfen.

### Ausgangslage

Es gehört zur Pflicht jedes Schweizer, Militärdienst zu leisten. So schreibt es die Bundesverfassung vor, damit die Armee im Kriegsfall die Unabhängigkeit der Schweiz und die Freiheit ihrer Bürgerinnen und Bürger wahren kann. Die überwiegende Mehrheit der Schweizer erfüllt ihre Wehrpflicht. Einige Hundert pro Jahr verweigern aber den Militärdienst. Diese Dienstverweigerer werden mit Haft oder Gefängnis bestraft.

Bundesrat und Parlament anerkennen, dass die Dienstverweigerung ein Problem darstellt, das einer Lösung bedarf. Sie haben denn auch aufgrund der sogenannten Münchensteiner Initiative Volk und Ständen einen Vorschlag unterbreitet. Er sah für diejenigen einen gleichwertigen zivilen Ersatzdienst vor, die den Militärdienst aus religiösen oder ethischen Gründen nicht mit ihrem Gewissen vereinbaren können. Dieser Vorschlag wurde 1977 von der überwiegenden Mehrheit des Volkes und allen Ständen abgelehnt.

Schon vor der damaligen Volksabstimmung wurde die jetzt zur Diskussion stehende neue Zivildienst-Initiative von einem Komitee lanciert, das eine weitergehende Lösung als Bundesrat und Parlament erreichen möchte.

### Was wollen die Initianten?

Die neue Volksinitiative wurde 1979 mit 113 045 gültigen Unterschriften eingereicht. Sie verlangt die Schaffung eines Zivildienstes für all jene, die den Militärdienst verweigern. Die Initianten lehnen eine Gewissensprüfung ab, weil das Gewissen unteilbar sei und von keiner Instanz befriedigend beurteilt werden könne. Für sie kommt nur der Tatbeweis (Bereitschaft zu länger dauerndem Zivildienst) als Zulassungskriterium in Frage. Sie schlagen daher einen Zivildienst vor, der anderthalbmal so lang dauert wie der Dienst, den ein Soldat im Zeitpunkt seiner Verweigerung noch vor sich hätte. Der Zivildienst soll ein Friedensdienst sein, der von der Armee völlig losgelöst ist. Die Initianten befürchten, dass viele auch einen Zivildienst verweigern, wenn dieser beispielsweise als Teil der Gesamtverteidigung ausgestaltet wird. Sie betonen, damit sei keinesfalls gemeint, dass nicht auch Wehrmänner einen Beitrag zum Frieden leisteten.

Die Wehrpflicht werde mit der Initiative nicht angetastet, sagen die Initianten. Sie bleibe die Regel, und der Zivildienst sei die Ausnahme. Die Initianten wollen vermeiden, dass die Militärdienstverweigerer weiterhin mit Haft oder Gefängnis bestraft werden. Sie erklären, die Schweiz sei eines der letzten westeuropäischen Länder ohne Zivildienst. Mit einer Revision des Militärstrafrechts oder einem erweiterten waffenlosen Militärdienst werde das Problem der Militärdienstverweigerung nicht gelöst.

## Warum Bundesrat und Parlament die Zivildienst-Initiative ablehnen

Für Bundesrat und Parlament ist die neue Zivildienst-Initiative kein gangbarer Weg, weil sie praktisch die freie Wahl zwischen Militär- und Zivildienst ermöglicht und das Prinzip der allgemeinen Wehrpflicht in Frage stellt. Zudem verlangt sie nicht ausdrücklich einen gleichwertigen Dienst, und sie umschreibt die Ziele des Zivildienstes so ungenau, dass daraus erhebliche Probleme entstehen können.

### • Gegen freie Wahl

Die Initiative geht viel weiter als die 1977 abgelehnte Vorlage. Sie läuft auf die freie Wahl zwischen Militär- und Zivildienst hinaus. Jeder, der will, kann Zivildienst statt Militärdienst leisten. Die Gründe für die Verweigerung spielen keine Rolle. Namentlich muss der Verweigerer keinen Gewissenskonflikt glaubhaft machen. Gerade dies ist aber auch in andern Ländern Voraussetzung für einen Zivildienst.

### • Wehrpflicht beibehalten

Freie Wahl bedeutet in letzter Konsequenz Verzicht auf die in der Bundesverfassung geforderte allgemeine Wehrpflicht. Bundesrat und Parlament möchten aber auf keinen Fall zulassen, dass diese in Frage gestellt wird. Dank der allgemeinen Wehrpflicht und dem Milizsystem kann unser Land eine starke und im Volk verwurzelte Armee unterhalten, die den Staatshaushalt im Vergleich zu andern Ländern eher gering belastet.

### Die Praxis der Gerichte

Wer heute in der Schweiz den Militärdienst verweigert, muss sich vor Gericht verantworten. Verweigerer aus Gewissensgründen werden weniger hart bestraft als die übrigen. Ihre Strafe beträgt höchstens sechs Monate Haft, und sie haben zudem die Möglichkeit, tagsüber einer Arbeit in einem der Gemeinschaft dienenden öffentlichen oder privaten Betrieb nachzugehen. Die übrigen Verweigerer dagegen erhalten Gefängnisstrafen bis zu drei Jahren. Der Bundesrat hat eine Motion aus dem Parlament entgegengenommen, wonach die Praxis noch mehr zugunsten der echten Verweigerer aus Gewissensgründen gelockert werden soll. Echte Verweigerer sind in Strafmass und Vollzug nicht Straffälligen gleichzustellen.

### Die Zahl der Dienstverweigerer

Jahr	Religiös/ ethisch	Politisch	Verschiedene <sup>2)</sup>	Total
1970	89	31	55	175
1975	227	59	234	520
1980	182	20	152	354
1981	271	73	249	593
1982	356 <sup>1)</sup>	85	288	729

Diese Zahlen sind zu einem Gesamtbestand von rund 650 000 in der Armee eingeteilten Wehrpflichtigen (inkl. Frauen) in Beziehung zu setzen, wovon rund 400 000 jährlich Militärdienst leisten, und zu den rund 40 000 jungen Leuten, die 1982 für die Rekrutenschulen aufgeboten worden sind.

<sup>1)</sup> Bei 230 dieser 356 Verweigerer wurde schwere Gewissensnot anerkannt und daher der Strafvollzug erleichtert.

<sup>2)</sup> Z. B. Angst vor Unterordnung, Anstrengung und Gefahren oder Verweigerung von Beförderungsdiensten.

### • Zivildienst muss gleichwertig sein

Die Initiative verlangt zwar einen Zivildienst, der anderthalbmal so lang sein muss wie der Militärdienst. Es wird aber nicht gesagt, Zivildienst und Militärdienst müssten gleichwertig sein. Somit wäre es möglich, den Zivildienst in bezug auf Einsatz, persönliche Opfer und Anstrengung angenehmer zu gestalten als den Militärdienst.

### • Problematische Ziele

Die Aufgaben des Zivildienstes werden mit unbestimmten Begriffen wie «Förderung des Friedens» und «Beseitigung der Ursachen gewaltsamer Auseinandersetzungen» so allgemein und unklar umschrieben, dass beliebige Tätigkeiten darunter fallen können. Zudem wird nirgends gesagt, wie diese Ziele konkret realisiert werden könnten. Die Initiative erweckt ausserdem den Eindruck, nur Dienstverweigerer setzten sich für den Frieden ein. Gerade unsere Armee sichert uns aber Frieden und Unabhängigkeit.

### Kein Gegenvorschlag

Bundesrat und Parlament stellen der Volksinitiative keinen Gegenvorschlag gegenüber. Das bedeutet aber nicht, dass sie eine Verbesserung der gegenwärtigen Situation ablehnen. Im Parlament fand sich indessen bisher kein Modell, das allgemein Zustimmung gefunden hätte. Die Suche nach einer annehmbaren Lösung wird aber auch nach einer Ablehnung der Initiative fortgesetzt.

### Waffenloser Dienst als Alternative

Wehrmänner, die eine schwere Gewissensnot aus ethischen oder religiösen Gründen glaubhaft machen, können einen waffenlosen Militärdienst leisten. Dieser wurde 1982 neu geregelt, wobei auch eine Rekursmöglichkeit geschaffen wurde.

Waffenlose aus Gewissensgründen leisten ihren Militärdienst vorwiegend bei den Sanitäts- oder Luftschutztruppen. Die Sanitätstruppen pflegen Militär- und Zivilpersonen, und der Luftschutz rettet verschüttete und verletzte Menschen aus Brand und Trümmern. Es handelt sich somit um eine ausgesprochen humanitäre Aufgabe auch im Dienst der Zivilbevölkerung. Der waffenlose Dienst bringt für einen Teil der Dienstverweigerer eine zumutbare Lösung und braucht den Vergleich mit ausländischen Ersatzdienstregelungen nicht zu scheuen.