

Analyse der eidgenössischen Abstimmung vom 26. Februar 1984

**Analyse de la votation fédérale du 26 février 1984*

Abstimmungsergebnis	Ja	Nein
Volksinitiative für einen echten Zivildienst	36.2%	63.8%
Autobahnvignette	53.0%	47.0%
Schwerverkehrsabgabe	58.7%	41.3%
Stimmbeteiligung 52.8%		

Inhalt	Seite
Nachanalyse der eidgenössischen Abstimmung vom 26. Februar 1984/Ergebnisse von Repräsentativumfragen in der deutschen und französischen Schweiz	3
1 Stimmbeteiligung und Zusammenhänge zwischen den drei Vorlagen .	3
2 Zivildienstinitiative	7
2.1 Die Konfliktfronten - Das Stimmverhalten der einzelnen Merkmalsgruppen	7
2.2 Spontan geäußerte Entscheidungsmotive	8
2.3 Generelle Meinungen und Meinungsbildung zum Zivildienst ...	12
3 Autobahnvignette und Schwerverkehrsabgabe	15
3.1 Die Konfliktfronten - Das Stimmverhalten der einzelnen Merkmalsgruppen	16
3.2 Spontan geäußerte Entscheidungsmotive	18
3.3 Meinungsbildung und generelle Meinungen zur Schwerverkehrsabgabe	20
Zusammenfassung der Hauptergebnisse	24
*Récapitulation des résultats principaux	26

Die effektiven Abstimmungsresultate

	Schwer- verkehrs- abgabe (ja in %)	Autobahn- vignette (ja in %)	Zivildienst- initiative (ja in %)	Stimme- teiligung (in %)
CH	58.7	53.0	36.2	52.8
ZH	67.5	58.4	40.8	55.9
BE	59.7	57.7	33.0	53.2
LU	59.5	58.2	30.2	55.4
UR	70.6	68.2	27.7	53.8
SZ	44.4	45.9	25.3	51.6
OW	47.3	54.9	24.9	52.4
NW	56.8	59.6	24.4	58.7
GL	57.0	57.5	24.4	55.5
ZG	56.3	52.4	31.8	62.8
FR	49.3	43.8	32.3	52.9
SO	60.8	56.5	34.5	58.9
BS	71.7	63.6	53.1	52.3
BL	61.8	54.0	46.1	54.5
SH	59.8	55.8	34.0	78.0
AR	53.7	56.1	23.3	57.0
AI	53.2	56.7	14.9	48.7
SG	59.3	58.0	27.2	51.6
GR	70.1	66.2	29.3	45.2
AG	54.9	51.3	32.1	52.0
TG	54.8	53.1	26.8	57.5
TI	79.2	68.5	41.1	51.1
VD	46.2	33.8	39.6	47.7
VS	35.4	34.5	28.3	43.3
NE	45.1	33.4	43.0	52.4
GE	44.7	30.7	51.3	44.7
JU	42.0	31.1	49.8	48.5

Nachanalyse der eidgenössischen Volksabstimmung vom 26. Februar 1984

Ergebnisse einer Repräsentativumfrage in der deutschen und französischen Schweiz

Am 26. Februar war über die Volksinitiative für einen echten Zivildienst sowie über zwei Verkehrsvorlagen abzustimmen. Mit der heute hohen Stimmbeteiligung von 52,8% wurde die Zivildienstinitiative mit 63,7% Nein-Stimmen deutlich verworfen, während die Schwerverkehrsabgabe und die Autobahnvignette trotz eines geschlossenen und deutlichen Neins der Westschweiz mit 58,7% resp. 53,0% angenommen wurden.

Mit Genugtuung nahm der Bundesrat zur Kenntnis, dass der Stimmbürger mit dem Ja zu den beiden Verkehrsvorlagen 400 bis 450 Mio. Fr. Mehreinnahmen bewilligt hatte. In der Presse wurden die beiden Ja als Ausdruck von Umweltschutzgesinnung und als Ja des Souveräns zu stärkerer Koordination in der Verkehrspolitik interpretiert. Das klare Nein zur Zivildienstinitiative dagegen gab Anlass zu Überlegungen, wie bei der Bewältigung des immer noch ungelösten Dienstverweigerer-Problems weiter vorgegangen werden sollte.

Die vorliegende Untersuchung greift einige wichtige Fragen auf, die sich im Zusammenhang mit den gefällten Entscheiden stellen. Die hohe Stimmbeteiligung hat uns einmal zur Frage veranlasst, welche Gruppen denn zusätzlich an die Urnen gingen. Daraufhin versuchen wir zu ermitteln, welche Konfliktlagen einerseits bei der Zivildienstinitiative, andererseits bei den Verkehrsvorlagen, vorherrschten, und welche Gruppen jeweils wie stimmten. Einen andern Schwerpunkt bilden die abstimmungsrelevanten Motive sowie ihre Beziehung zur Vorlage.

Schliesslich sei noch erwähnt, dass im Zusammenhang mit den Verkehrsvorlagen einem allfälligen Umweltbewusstsein beim Stimmbürger und der vorgesehenen leistungsabhängigen Schwerverkehrssteuer besonderes Augenmerk gilt. Bei der Zivildienstinitiative stehen die überraschend klare Haltung sowie die allgemeine Haltung der Stimmbürger in dieser Frage – also losgelöst von der aktuellen Vorlage – im Vordergrund.

1) Stimmbeteiligung und Zusammenhänge zwischen den drei Vorlagen

Die bisherige Partizipationsforschung hat mehrere Ergebnisse zu Tage gefördert: Zwischen den Bürgern, die sich regelmässig, respektive nie an Urnengängen beteiligen, befindet sich eine Gruppe, die ihre Teilnahme von Vorliegen bestimmter Themen abhängig macht. Je nach Abstimmungspaket oder der attraktivsten Vorlage setzt sich der Stimmkörper quantitativ anders zusammen. Qualitativ betrachtet, bildet er in der Regel kein gleichmässiges Abbild der teilnahmeberechtigten Bevölkerung, zeigen sich doch typische demografische, räumliche und soziologische Unterschiede.

Wie war dies bei der letzten Abstimmung? Die nachstehende Tabelle 1 enthält die geprüften Hintergrundmerkmale. Ebenso wird ersichtlich, in welche Richtung und wie stark die Beteiligungsquoten von der ermittelten Stimmbeteiligung von 61 % (effektiv: 52,1 %) abweichen.

- Bei den demografischen Merkmalen erweist sich, dass die Beteiligung der Frauen mit 18 % deutlich unter der sehr hohen Partizipation der Männer lag. Dagegen ergeben sich beim Alter Differenzen, die unter den üblichen Unterschiede liegen. Insbesondere bei Bürgern unter 40 Jahren war diesmal die Abstinenz spürbar geringer. Unerheblich ist die Zugehörigkeit zu einer bestimmten Konfession.
- Räumlich betrachtet, ergaben sich Übervertretungen der deutschsprachigen Schweiz. Ebenso wurden die ländlichen Regionen stärker mobilisiert.
- Die sozio-ökonomischen Merkmale wie die berufliche Stellung und die Schulbildung zeigen eine stärkere Beteiligung mit zunehmendem Status. Absolventen einer höheren postobligatorischen Schule partizipieren am häufigsten; ehemalige Primarschüler dagegen am seltensten. Dem entspricht, dass manuell Tätige und Angestellte in einfacher Stellung unter-, Selbständige, leitende und mittlere Angestellte und Beamte übervertreten sind. Die Beteiligungsunterschiede zwischen den Extremgruppen betragen bei der Bildung gegen 30, bei der erworbenen beruflichen Stellung etwas über 20 %.
- Die Sympathisanten bürgerlicher Parteien waren durchwegs stärker an der Urne vertreten als die Anhänger der Sozialdemokratischen Partei. Aufgrund der geringen Zahl der Befragten sollen die ermittelten Werte für die Gefolgschaft der kleinen Parteien nur als Trends verstanden werden. Wer zu keiner Partei neigt, fand den Weg zur Urne seltener.

Damit bestätigt die Abstimmung über den Zivildienst und die beiden Verkehrsvorlagen die bekannten Strukturen bei der Partizipation, wenn die Beteiligung gesamthaft auch auf höherem Niveau war. An Abweichungen sind vor allem das besondere Verhalten der jüngeren Generationen sowie die generell hohe Teilnahme der Männer erwähnenswert.

Wir haben auch geprüft, ob bei der Stimmabgabe eine Art von Übertragungsmechanismus stattfindet. Lassen sich die Stimmbürger, die zu einer oder zweier der drei Vorlagen eine bestimmte Einstellung haben, dahin beeinflussen, dass sie diese auf einen der anderen Abstimmungsgegenstände übertragen? Im Falle der Verkehrsvorlage tritt dies ganz deutlich zutage (vgl. Tabelle 2). Im Verhältnis zwischen Zivildienst- und Verkehrsvorlagen ist dies dagegen nicht der Fall.

Das Abstimmungsverhalten in der Vignettenfrage sowie dasjenige bei der Schwerverkehrsabgabe sind stark voneinander abhängig: die Zustimmenden bei der Schwerverkehrsabgabe haben auch die Vignette zu 84 % angenommen, während Vignetten-Befürworter der Abgabe zu 81 % zugestimmt haben.

Ein grundsätzlich anderes Bild zeigt sich jedoch, wenn man in der Tabelle 3 Zivildienstinitiative einerseits und Verkehrsvorlagen andererseits vergleicht: das Stimmverhalten in der Zivildienstfrage ist unabhängig von demjenigen in den Verkehrsfragen. Von den Initiativgegnern haben beispielsweise 56 % die Vignette angenommen, während sie 44 % abgelehnt haben. Die Befürworter der Initiative verhalten sich in der Vignettenfrage genau gleich.

Tabelle 1 Stimmbeteiligung nach Merkmalsgruppen

Merkmal	Gruppe	ermittelte Beteiligung 61% (effektiv: 52,8%)
Geschlecht	Männer	9
	Frauen	- 9
Alter	20-39jährige	- 5
	40-64jährige	4
	65-84jährige	2
Beruf	Selbständige / Freie Berufe	13
	Leitende Angest. u. Beamte / Angest. u. Beamte mittlerer Stellung	4
	Angest. und Beamte unterer Stellung (Landwirte) ¹	- 5
	Arbeiter, manuell tätig	- 8
	Übrige	-12
	Bildung	Primarschule
	Sekundar-/ Real-/ Bezirksschule	- 7
	Berufs-/ Gewerbeschule	3
	Mittelschule, Technikum	14
	Universität, ETH	7
Konfession	Protestantisch	2
	Katholisch	1
	Andere / Keine	- 6
Sprach- gruppe	Deutsche Schweiz	5
	Westschweiz	-16
Stadt/ Land	Stadt	- 3
	Land	8
Wohnsitz	Weniger als 5 Jahre	-13
	Zwischen 5 und 10 Jahren	- 8
	Länger als 10 Jahre	8
Partei- sympathie	CVP	9
	FDP / LPS	8
	SPS	1
	SVP	10
	(LdU / EVP)	2
	(PDA / PSA / POCH)	3
	(Grüne / GPS)	16
	(NA / Rep. / Vig.)	14
	Keine	- 8
	Militär. Grad	(Offizier)
Unteroffizier		21
Soldat		7
Hilfsdienstpflichtige / FHD		24
Dispensierte		7

1 Angaben zu in Klammer gesetzten Merkmalsgruppen sind als Tendenz zu interpretieren, da die geringe Anzahl Befragter keine quantitativen Schlüsse gestattet.

Tabelle 2 Beziehungen im Abstimmungsverhalten im Bereich der Verkehrsfragen

		AUTOBAHNVIGNETTE	
		ja	nein
SCHWERVERKEHRSABGABE	Total		
	ja	58	84
	nein	42	16
	Total	100	100

		SCHWERVERKEHRSABGABE	
		ja	nein
AUTOBAHNVIGNETTE	Total		
	ja	55	81
	nein	45	19
	Total	100	100

Tabelle 3 Beziehungen im Abstimmungsverhalten im Bereich der Verkehrsfragen und der Zivildienstinitiative

		ZIVILDIENTST	
		ja	nein
AUTOBAHNVIGNETTE	Total		
	ja	55	56
	nein	45	44
	Total	100	100

		SCHWERVERKEHRSABGABE	
		ja	nein
SCHWERVERKEHRSABGABE	Total		
	ja	58	62
	nein	42	38
	Total	100	100

2) Zivildienstinitiative

2.1 Die Konfliktfronten - Das Stimmverhalten der einzelnen Merkmalsgruppen

Die Zivildienst-Vorlage wurde in der Volksabstimmung mit 63,8% Nein-Stimmen recht deutlich verworfen. Bei der Nachbefragung verweigerten 3% die Antwort. Die verbleibenden befragten Urnengänger stimmten im Verhältnis von 59 zu 41 gegen die Initiative. Damit kommt das ermittelte Ergebnis dem effektiven Resultat recht nahe. Zur Kennzeichnung der Konfliktfronten interessiert jedoch primär die Aufgliederung nach einzelnen Merkmalsgruppen. Wie in den VOX-Analysen üblich, werden diese mit Hilfe von Chi-Quadrat-Tests überprüft.

Als signifikant gelten jene Beziehungen, die mindestens das Niveau von 0,1 erreichen. Je kleiner der Koeffizient wird, desto stärker ist der statistische Zusammenhang zwischen den entsprechenden Variablen.

Tabelle 4 zeigt, dass bei der Zivildienst-Initiative stark profilierte Konfliktfronten herrschten. Nur die Konfessionszugehörigkeit spielte diesmal keine Rolle. Am stärksten differieren Ablehnung und Zustimmung bezüglich der Parteisympathie, der politischen Integration, der beruflichen Stellung und der Siedlungsart. Das Alter, die Schulbildung, die Sprachzugehörigkeit, das Geschlecht und der militärische Grad sind in abnehmender Stärke die weiteren erklärungskräftigen Hintergrundsmerkmale.

Auf der ablehnenden Seite überwiegen die Sympathisanten der FDP und der SVP sehr deutlich. Fast 9 von 10 ihrer Anhänger lehnten den vorgelegten Verfassungsentwurf ab. Soziologisch betrachtet, handelt es sich bei den Gegnern um Angehörige selbständiger oder freier Berufe, um leitende Angestellte oder Beamte und um Landwirte mit gesamt-haft hoher Integration im politischen System. Unter den Angehörigen militärischer Kader war die Verwerfung ebenfalls leicht höher. Bezüglich des Siedlungsraumes waren die Gegner in ländlichen Gebieten und in der deutschen Schweiz stärker anzutreffen. Schliesslich nahm die Ablehnung des Volksbegehrens mit steigendem Alter zu. Die politische Situation der CVP widerspiegelte sich auch im Abstimmungsverhalten der Anhängerschaft. Einzelne Politiker, christliche Vereinigungen, der linke Flügel und Sektionen der Jugendgruppierung opponierten gegen das Nein der Mutterpartei. Dabei nahmen sie offensichtlich die Stimmung in ihrer Anhängerschaft auf, tendiert doch das Gesamtbild der CVP-Sympathisanten im Gegensatz zu den übrigen bürgerlichen Parteien zur Mitte. In einer strukturell vergleichbaren Position befanden sich die EVP und der LdU, deren Anhänger trotz der Ja-Parole der Parteigremien deutlich gespalten blieben. Mehr oder weniger stark angenommen wurde die Initiative von den Anhängern der Linksparteien und der Grünen, von den 20-24jährigen, den Angestellten und Beamten mittlerer oder einfacher Stellung sowie von den Absolventen einer Hochschule. Zudem stimmten die politisch schwach integrierten klar für die Initiative. Im Verhältnis zum tatsächlichen Abstimmungsresultat überdurchschnittlich - wenn auch nicht mehrheitlich - fand das Anliegen der Initianten bei den Frauen Unterstützung.

Verbindet man Teilnahmequoten und Stimmbeteiligung, fällt eine klare Tendenz zur Übervertretung der Merkmalsgruppen mit ablehnender Haltung auf. Nur durchschnittlich waren die stark ablehnenden Landwirte sowie die 65-84jährigen vertreten, während

die stark ablehnenden Primarschulabsolventen unterdurchschnittlich an die Urnen gingen. Ergänzend sei erwähnt, dass die 40–64jährigen 50%, die 65–84jährigen knapp 15% der Schweizer Bevölkerung ausmachen. Etwa 25% derselben sind Primarschulabsolventen.

Untervertreten waren befürwortende Gruppen: die 20–24jährigen, die in städtischen Gebieten Wohnhaften und natürlich die politisch schwach Integrierten. Eine Ausnahme bilden die Hochschulabsolventen. Die 20–24jährigen machen dabei 9% und die Hochschulabsolventen etwa 7% der Bevölkerung aus.

Die Befürworter der Initiative finden sich also in quantitativ wenig ins Gewicht fallenden Merkmalsgruppen, die im allgemeinen erst noch unterdurchschnittlich partizipieren. Ganz im Gegenteil dazu die Gegner: die Basis der ablehnenden Mehrheit waren die 40–64jährigen, zum grösseren Teil männlichen Geschlechts, in der Deutschschweiz auf dem Lande wohnhaft sowie mit Sympathien für die bürgerlichen Bundesratsparteien. Im weitern gehören zum Nein-Stimmenden Sekundar- oder Berufsschulbildung, regelmässige bis häufige Teilnahme an Urnengängen sowie allenfalls der Grad eines Unteroffiziers. Eine stärkere Beteiligung mit – so setzen wir voraus – ausgleichender Wirkung auf die Vertretung der einzelnen Merkmalsgruppen hätte aus den Initianten auch keine Sieger gemacht: die Nicht-Urnengänger mit einer Meinung hätten die Initiative ebenso, wenn auch weniger krass, abgelehnt, nämlich mit 45% Ja- zu 36% Nein-Stimmen. Interessant ist, dass die politisch schwach Integrierten unter den Urnengängern wesentlich stärker zustimmten als die daheimgebliebenen, schwach Integrierten es getan hätten. Die damit verbundene Vermutung, wonach ein bestimmtes Protestpotential an die Urnen ging, wird durch das Resultat bestärkt, dass die zu Hause gebliebenen 20–24jährigen die Initiative nämlich ablehnten. Auffällig ist auch, dass der Ja-Anteil bei Sympathisanten bürgerlicher Parteien unter den Nicht-Urnengängern höher ist als bei Urnengänger. Gestattet auch die geringe Anzahl von Befragten keine quantitativen Angaben, kann trotzdem gesagt werden, dass Befürworter mit parteipolitisch bürgerlicher Orientierung dazu neigten, nicht an die Urnen zu gehen.

2.2 Spontan geäußerte Entscheidungsmotive

Mit einer Nachbefragung zu den Entscheidungsmotiven lassen sich eine ganze Menge von interessanten Zusatzinformationen zum Willensbildungsprozess und zu den Entscheidungsgrundlagen der Stimmbürger gewinnen. Es wird einmal ersichtlich, welche Argumente tatsächlich Anklang gefunden haben. Zudem treten (allfällige) Unterschiede in der Verteilung der Motive nach einzelnen Merkmalsgruppen zutage. Das Wissen über die Gründe eines Ja oder Nein liefert weitere Aufschlüsse zum Charakter von Abstimmungsmehr- und Minderheiten sowie der Nicht-Urnengänger.

Tabelle 5 ist zu entnehmen, welche Argumente auf die vollkommen offene Frage nach den Hauptgründen am häufigsten genannt wurden (vgl. hinten unter 2.3 die unterschiedlichen Antworten auf die vom Befragter formulierten konkreten Fragen). Dabei haben wir versucht, nach inhaltlich verwandten Argumenten zu gliedern. Am meisten spontane Nennung unter den ablehnenden Argumenten erfuhren Meinungen wie «Jeder soll Dienst leisten», «Das Militär tut jedem gut», «Es hat noch niemandem geschadet» u.ä.

Tabelle 4 Das Stimmverhalten nach Merkmalsgruppen und das Gewicht einzelner Merkmale beim Entscheid über die Zivildienstinitiative

Merkmal	Gruppe	Stimmverhalten in %		Gewicht des Merkmals in bezug auf den Entscheid signifikant	Signifikanz- niveau
		Ja	Nein		
Geschlecht	Frauen	47	53	ja	0,1
	Männer	37	63		
Alter	20-24jährige	70	39	ja	0.01
	25-39jährige	48	52		
	40-64jährige	34	66		
	65-84jährige	35	65		
Sprachgruppe	Deutsche Schweiz	39	61	ja	0.05
	Westschweiz	56	44		
Stadt/Land	Stadt	48	52	ja	0.001
	Land	30	70		
Konfession	Katholiken	38	62	nein	
	Reformierte	38	62		
Beruf	Selbständige, leitende Angestellte und Beamte	33	68	ja	0.001
	Angestellte und Beamte mittlerer Stellung	51	49		
	Angestellte und Beamte unterer Stellung	55	45		
	(Landwirte) ¹	10	90		
	Arbeiter, manuell tätig	38	62		
	Übrige	54	46		
Bildung	Primarschule	32	68	ja	0.05
	Sekundarschule	43	57		
	Berufs-, Gewerbeschule	40	60		
	Gymnasium, Technikum	45	55		
	Hochschule	62	38		
Partei-sympathie	CVP	21	69	ja	0.001
	FdP/LPS	13	87		
	SP	67	33		
	SVP	12	88		
	(LdU/EVP)	44	56		
	(POCH)	89	11		
	(Rep./NA/Vig.)	33	67		
	(Grüne/GPS)	90	10		
Keine	42	51			
Pol. Integration ²	Hoch	20	80	ja	0.001
	Mittel	46	54		
	Tief	65	35		

Merkmal	Gruppe	Stimmverhalten in %		Gewicht des Merkmals in bezug auf den Entscheid- signifi- kant	Entscheid- Signifikanz- niveau
		Ja	Nein		
Milit.Grad	(Offizier)	20	80	ja	0.1
	Unteroffizier	16	84		
	Soldat	36	64		
	HD und FHD	40	60		
	Dispensierte	45	55		

1 Angaben zu in Klammer gesetzten Merkmalsgruppen sind als Tendenz zu interpretieren, da die geringe Anzahl Befragter keine quantitativen Schlüsse gestattet.

2 Zum Begriff der «politischen Integration» s. VOX, Analyse der eidg. Abstimmung vom 13. März 1977, S. 4/5.

Tabelle 5 Entscheidungsmotive – Zivildienstinitiative

Motiv	% der Nennungen
<i>Nein-Motive</i>	
- Jeder soll Dienst leisten. – Das Militär hat noch niemandem geschadet.	24
- Der Zivildienst ist ungerecht gegenüber jenen, die ihren Dienst tun.	7
- Zivildienstleistende sind Drückeberger. Der Zivildienst ist zu wenig anspruchsvoll.	9
- Der Zivildienst ermöglicht die freie Wahl. Alle würden Zivildienst leisten.	20
- Die Milizarmee muss obligatorisch bleiben; Zivildienst führt zur Berufsarmee. Unsere Armee hat nur defensiven Charakter.	9
- Die Initiative ist unklar; es ist nicht klar, wie der Zivildienst aussehen soll.	10
- Andere / Weiss nicht / Keine	21
<i>Ja-Motive</i>	
- Gefängnis ist nutzlos, ungerecht, teuer. Zivildienst ist nützlich, sinnvoll.	41
- Die freie Wahl soll akzeptiert werden. Militärdienst soll freiwillig sein.	21
- Gewissen muss respektiert werden. Dienstverweigerung ist ein Menschenrecht.	18
- Andere / Weiss nicht / Keine	20

Zusammen mit den Ansichten, Zivildienst sei Militärdienstleistenden gegenüber ungleich sowie «Zivildienstleistende sind nur Drückgeber», machte diese persönliche, eher emotionale Sichtweise gut 40% aller Nennungen aus.

Als eher staatspolitisch motiviert verstehen wir Argumente wie «Die Armee muss obligatorisch bleiben», «Die Initiative führt zu freier Wahl», «Unsere Armee hat nur defensiven Charakter» u.ä. Dazu zählen wir auch die Meinung, der Zivildienst sei inhaltlich unklar formuliert. Diese Gruppe von Argumenten macht weitere 40% aus. Die übrigen 20% sind Nennungen verschiedenster Art; darunter figurieren auch die 1% von Stimmbürgern, die ihr Nein nicht begründen konnten.

Weniger breit ist die Motivbasis der Zivildienstbefürworter. Am häufigsten genannt wurden die Argumente, Gefängnis sei nutzlos, und Militärdienstverweigerer könnten nützliche Arbeit in Spitälern, Heimen etc. leisten (41%). Eines der gewichtigsten gegnerischen Argumente taucht auch bei den Befürwortern auf – allerdings andersherum gewertet: 21% der Nennungen betrafen die freie Wahl, die zu akzeptieren sei. Respekt vor Gewissensentscheidungen nannten sodann 18%.

Interessant ist die Verteilung der Motive auf die verschiedenen Merkmalsgruppen. Insbesondere bei den Motiven, die zur Ablehnung führten, ist oft eine Zuordnung möglich. Die als persönlich, eher emotional bezeichnete Sichtweise findet sich stark verbreitet bei Berufen niedriger Stellung, mittlerer bis tiefer Bildung, bei Sympathisanten der SP und der CVP sowie bei älteren Jahrgängen. Ziemlich gleichmässig verteilt ist das Motiv, die Initiative brächte die freie Wahl, während die staatspolitische Sichtweise wiederum stärker gruppenspezifisch ist: höhere Bildungsschichten sowie Sympathisanten bürgerlicher Parteien – insbesondere der FDP – antworten überdurchschnittlich auf diese Weise. Bildungs-, aber auch altersspezifisch ist auch die Meinung, Zivildienst sei zu wenig anspruchsvoll: mit sinkendem Bildungsgrad und zunehmendem Alter steigt die Popularität dieses Argumentes.

Die weniger breite Basis an befürwortenden Motiven bringt es mit sich, dass sich diese weniger einzelnen Merkmalsgruppen zuordnen lassen. Die Meinung, Gefängnis sei sinnlos und Zivildienst sinnvoller, humaner, ist ziemlich gleichmässig verbreitet. Respektierung der freien Wahl und des Gewissens finden sich verstärkt in grossstädtischen Gebieten und – vor allem – in der Westschweiz, während von den übrigen Merkmalen nur noch bei den 20–24jährigen eine klare Präferenz bei den Motiven feststellbar ist, nämlich diejenige der freien Wahl.

Noch ein paar Worte zu den auffällig höheren Ja-Anteilen in den Kantonen der westlichen Schweiz (GE, VD, NE, JU, BS und BL mit einem Ja-Anteil von durchschnittlich 47%). Trotz grosser Zurückhaltung, welche die geringe Anzahl Befragter aus der Westschweiz nahelegt, werden die in der Presse geäusserten Vermutungen bestätigt: Werte wie «Gewissen» und «Individualismus» werden häufiger als Argument genannt als in der deutschen Schweiz. Auch werden andere Umfragen bestätigt, wonach die Institution Armee in der Romandie nicht die absolute Unterstützung findet. Wie weit der höhere Ja-Stimmen-Anteil – insbesondere in den beiden Basel und im Kanton Jura – auch Ausdruck einer geringeren Einordnung in den nationalen Konsens deutschweizerisch-konservativer Ausprägung ist, bleibt allerdings noch zu klären.

2.3 Generelle Meinungen und Meinungsbildung zum Zivildienst

Meinungsbildung ist das Resultat von komplexen Wechselwirkungen zwischen verankerten Prädispositionen und dem eigentlichen Abstimmungskampf. Die Motivlage – als konkretes Beispiel sei die Westschweiz erwähnt – verweist auf die grosse Bedeutung politischer und ethischer Grundeinstellungen in der Zivildienstfrage. Gerade Werte wie beispielsweise Gewissensfreiheit und allgemeine Wehrpflicht fliessen wesentlich in die Meinungsbildung mit ein. Die – durch den Abstimmungskampf stark beeinflusste – Ausbalancierung von hergebrachten Grundeinstellungen und neuen Informationen ergibt schliesslich Motivlage und Abstimmungsverhalten.

Betrachtet man die Entscheidungsmotive, fällt deren genereller Charakter auf. Viele der von den Initianten vorgebrachten Argumente blieben praktisch unbeachtet: die friedenspolitische Orientierung des Zivildienstes, Vergleiche mit dem Ausland sowie die Glaubwürdigkeit des Tatbeweises wurden nur von je 2% genannt, während nur etwa 7% der Befürworter deshalb zustimmten, weil sie das Problem endlich gelöst sehen wollten. Andererseits spielte das Argument der freien Wahl eine bedeutende Rolle, obwohl es eher ein gegnerischer Vorwurf war, gegen welchen sich die Initianten offensichtlich ergebnislos zur Wehr setzten.

Wie wenig es den Initianten gelang, ihr Anliegen an den Stimmbürger heranzutragen, zeigt auch ein Blick auf den Informationsstand der Befragten zur Vorlage: etwa 30% wissen um einen sozialen Einsatz anstelle von Gefängnis, und noch 10% können die längere Dauer als Merkmal des Zivildienstes nennen. Die Gegner der Initiative waren dabei noch schlechter informiert als die Befürworter.

Im weiteren ergibt das Umfragematerial, dass sich die Stimmbürger weniger stark an Bundesrat, Bundesversammlung und Parteien orientieren als gewöhnlich. Die Meinungsbildung erschien diesmal besonders leicht. Überdurchschnittlich Mühe hatten nach eigenem Empfinden in erster Linie befürwortende Merkmalsgruppen.

Mit geschlossenen Fragen haben wir versucht, einige grundlegende Fragen zum Zivildienst differenzierter zu erfassen als dies beim Abstimmungsergebnis möglich ist. Die Antworten in Tabelle 6 zeigen, dass eine Mehrheit der Schweizer Bevölkerung der Einführung eines Zivildienstes positiv gegenübersteht. Die Aufgliederung in Befürworter (jeweils Zeile II) und Gegner der Initiative (jeweils Zeile III) ergibt, dass auch die Verwerfenden von der Nützlichkeit eines Zivildienstes überzeugt sind. Selbst bei der Nennung einiger konkreter zivildienstlicher Tätigkeiten sind die Nein-Stimmenden immer noch mehrheitlich positiv eingestellt (Statements 1 und 2).

Auf prinzipielle Ausgestaltungsmöglichkeiten hin geprüft, erweist sich das Nein vom 26. Februar nicht als Ablehnung des Tatbeweises überhaupt: auch unter den Initiativ-Gegnern billigt knapp die Hälfte Militärdienstverweigerern, die gewillt sind, einen Zivildienst zu leisten, der länger als der übliche Militärdienst ist, ernsthafte Gründe zu. Erst wenn man den Grundsatz der allgemeinen Wehrpflicht explizit der Achtung vor dem Gewissen nachordnet, bahnt sich ein Meinungsumschwung an: insgesamt ergibt sich zwar immer noch eine zustimmende Mehrheit, aber die Initiativ-Gegner – und im Hinblick auf eine Lösung des Problems gilt ihnen besonderes Interesse – sind jedoch eindeutig gegen eine dermassen starke Privilegierung des Gewissens (Statement 4). Ausserhalb jeder

Tabelle 6 Meinungen zu Grundproblemen eines Zivildienstes

Statement		einver- standen in %	nicht einver- standen in %	k.M. in %
1 Bis jetzt müssen Militärdienstverweigerer ins Gefängnis. Ein Zivildienst ist sinnvoller und nützlicher als Gefängnis.	I	78	17	5
	II	95	4	1
	III	71	27	2
2 Die Dienstleistenden könnten beispielsweise pflegebedürftige oder behinderte Menschen betreuen oder einen Landwirtschaftseinsatz absolvieren. Diese Arbeit ist nicht weniger anstrengend als Militärdienst.	I	67	27	6
	II	90	4	6
	III	52	45	3
3 Wer anderthalb mal solange wie die obligatorische Dienstpflicht, also 18 Monate, Zivildienst leisten will, beweist durch seine Taten, dass er ernsthafte Gründe hat.	I	63	31	6
	II	83	16	1
	III	42	55	3
4 Die Achtung vor dem Gewissen des einzelnen ist wichtiger als der Grundsatz der Wehrpflicht für alle Männer.	I	52	42	6
	II	87	12	1
	III	28	69	3
5 Wer Zivildienst leistet, tut mehr für den Frieden.	I	34	60	6
	II	62	32	6
	III	11	87	2
6 Die allgemeine Wehrpflicht sollte aufgehoben werden und der Militärdienst freiwillig sein.	I	18	76	6
	II	37	57	6
	III	3	96	1
7 Es ist richtig, dass Militärdienstverweigerer mit Gefängnis bestraft werden.	I	18	78	4
	II	2	97	1
	III	32	64	4
8 Ein Zivildienst ist abzulehnen, weil es möglich ist, ihn angenehmer als den Militärdienst zu betreiben.	I	42	48	10
	II	8	85	7
	III	76	21	3
9 Der Zivildienst ist eine Ungerechtigkeit gegenüber all den andern Bürgern, die pflichtbewusst ihren Militärdienst leisten.	I	46	48	6
	II	12	86	2
	III	76	20	4
10 Die Zivildienstinitiative ist schlecht, weil sie dem einzelnen die freie Wahl zwischen Militär- und Zivildienst lässt.	I	53	41	6
	II	18	77	5
	III	83	15	2

Statement		einver- standen in %	nicht einver- standen in %	k.M. in %
11 Das Gewissen eines Militärdienstverweigerers soll von einer Kommission geprüft werden, die entscheidet, ob er zu einem Zivildienst zugelassen wird.	I	57	37	6
	II	57	37	6
	III	55	38	7
12 Jemand, der in Friedenszeiten profitiert, und bei Kriegsausbruch andere für sich kämpfen lässt, ist unehrlich und unmoralisch.	I	61	26	13
	II	34	50	16
	III	82	13	5

I = Total der Befragten / II = Urnengänger, welche die Initiative befürworten / III = Urnengänger, welche die Initiative ablehnen

Mehrheitsfähigkeit ist jeder Zivildienst, der sich im Gegensatz zur Armee als alleiniger Beitrag zur Friedenssicherung und -förderung versteht. Unangetastet hat bei jeder Regelung auch die Wehrpflicht zu bleiben: selbst bei den Befürwortern der Initiative will nur etwa ein Drittel den Militärdienst für freiwillig erklärt sehen (Statement 5 und 6).

Nähert man sich einem mehrheitsfähigen Kompromiss von der Seite der gegnerischen Argumente, ergibt sich ein kongruentes Resultat. Das Nein zur Initiative war mehrheitlich kein Ja zu einer härteren Gangart: wie schon bei der Grundsatzfrage zum Zivildienst (Statement 1) will nur etwa ein Drittel der Nein-Stimmenden Militärdienstverweigerer wirklich im Gefängnis sehen (Statement 7). Entscheidend war vielmehr die ermöglichte Wahl zwischen Militär- und Zivildienst für jeden einzelnen (Statement 10). In diesem Punkt wollen vier von fünf aktuellen Zivildienstgegnern nicht nachgeben. Weiter befürchtet eine Mehrheit der Ablehnenden, ein Zivildienst könnte zu angenehm werden. Wie die Vorgabe 9 und 12 zeigen, ist bei ihr die Einstellung verbreitet, Zivildienstleistenden werde eine Vorzugsstellung eingeräumt. Überraschend dagegen ist die von diesem eher restriktiven Bild abweichende Einstellung der Initiativgegner zu Vorgabe 11: bei der Frage der Zulassung sind sie bezüglich der Gewissensprüfung durch eine Kommission nicht anders eingestellt als die Befürworter. Die nur leichte Mehrheit, die auf beiden Seiten ein solches Vorgehen unterstützt, mag auf wahrgenommene Schwierigkeiten bei der Beurteilung des Gewissens hinweisen.

Was ist aus all diesen Antworten zu schliessen? – Sie erhärten einmal das erste Resultat, wonach das Nein zur Initiative kein Nein zu einem Zivildienst überhaupt war. Ein Teil der Nein-Stimmenden scheint für diverse Argumente der Gegner unzugänglich resp. für Argumente der Initianten zugänglich zu sein. Der Entscheid, ein Nein einzulegen, dürfte sich bei der Frage «Freie Wahl – ja oder nein?» herauskristallisiert haben. Weiter kann den Antworten ein weitverbreitetes Unbehagen über die gegenwärtige Regelung auch bei den Gegnern der Initiative entnommen werden. Das Problem ist auch in den Augen der

Mehrheit mit dem Nein vom 26. Februar nicht gelöst. Wie offen die Situation an sich wäre, zeigen am augenfälligsten die Antworten zu den Statements 2 und 11: Initiativ-Befürworter stimmen mindestens so stark wie die Gegner einer Gewissensprüfung zu, während etwa die Hälfte der Initiativ-Gegner von der Glaubwürdigkeit des Tatbeweises überzeugt ist. Das starke Nein galt offensichtlich nicht dem Tatbeweis, sondern der Initiative, respektive dem, was man sich darunter vorstellte. Unser Material ergibt, dass der Weg zu einem Kompromiss sowohl über den Tatbeweis als auch über eine Gewissensprüfung führen kann. An der Aufrechterhaltung der allgemeinen Wehrpflicht führt er allerdings nicht vorbei.

Weswegen wurde die Initiative trotzdem so hoch abgelehnt? – Auffällig ist, dass abstimmungsrelevante Motive und grundlegende Fragen zur Ausgestaltung des Zivildienstes – wie etwa das Tatbeweis- oder das Gewissensprüfungsmodell – sich nicht decken. Abstimmungswirksam waren nur generelle Begriffe wie «Gewissensfreiheit», «Gefängnis» auf der einen, «freie Wahl», «Abschaffung der allgemeinen Wehrpflicht» auf der anderen Seite. Auch der Wissensstand weist auf eine Reduktion der Vorlage auf einige wenige Elemente hin. Diese sind allgemeinerer Natur, gehören fast ausschliesslich in den Bereich der Grundeinstellung.

Im Zusammenhang mit abstimmungswirksamen Elementen dürfte der Abstimmungskampf eine wichtige Rolle gespielt haben. Dessen Einfluss, der hier natürlich nur angedeutet werden kann, lässt ein Vergleich mit der Meinungsbildung zur Münchensteiner Initiative von 1977 erahnen. Die diffuse politische Situation und der damit verbundene Abstimmungskampf führten damals zu einer Motivlage, die sich trotz Vergleichbarkeit der Problematik von derjenigen von 1984 wesentlich unterschied: die Motive waren viel weniger ausgeprägt. Sowohl Gegner als auch Befürworter hatten wesentlich mehr Mühe, ihre Stimmabgabe zu begründen. Die Auseinandersetzung um die Zivildienstinitiative 1984 führte zu einer breiteren Motivbasis. Insbesondere wurde sie durch die von den Gegnern geförderte Diskussion um die freie Wahl erweitert. Die Durchschlagskraft dieses polarisierenden Arguments geht auch daraus hervor, dass es entgegen der Absichten der Initianten sogar zu einem Hauptpunkt der Befürwortung wurde. Wie obenstehende Analyse gezeigt hat, galten auch die 63,8% Nein-Stimmen diesem Argument und weniger dem Tatbeweis durch einen Zivildienst von anderthalbfacher Dienstlänge. Der Abstimmungskampf hatte die allgemeine Wehrpflicht als Prinzip und die Armee als Institution ins Zentrum der Auseinandersetzung gestellt. Darüber bildeten sich schliesslich die Meinungen.

3) Autobahnvignette und Schwerverkehrsabgabe

Trotz starker gegnerischer Propaganda wurden die beiden Verkehrsvorlagen von den Stimmbürgern angenommen: die Schwerverkehrsabgabe konnte 58.7% Ja-Stimmen auf sich vereinigen, während die Autobahnvignette 53.0% erreichte. In Pressekommentaren rund um die beiden Vorlagen wurde dies mit einem erwachenden Umweltbewusstsein, ja sogar mit einem Bewusstseinswandel seit der Abstimmung zur Treibstoffregelung zu er-

klären versucht. War das Ja wirklich Ausdruck dafür, dass sich langsam ein Potential von umweltschutzorientierten Stimmbürgern herausbildet, das mit Vorbehalten an Selbstverständlichkeiten wie an das private Auto heranzutreten beginnt? Oder waren die zustimmenden Urnengänger nicht eher besorgte Bürger mit Blick auf die angespannte Finanzlage des Bundes?

Es fragt sich auch, was wohl den Schweizer Bürger dazu bringen konnte, ein Ja zu zusätzlicher Besteuerung einzulegen. Spielte vielleicht die aktuelle Diskussion um das Waldsterben eine wichtige Rolle? Oder waren die beiden Ja als Denkwort an die Adresse der Auto- und Nutzfahrzeugverbände für ihre Taktik im Vorfeld und für ihre Kampagne während des Abstimmungskampfes gedacht?

Anlass zu Überlegungen gaben auch die absehbaren, zukünftigen Diskussionen im Zusammenhang mit einer griffigeren Schwerverkehrsabgabe. Mit geschlossenen Fragen haben wir zu ermitteln versucht, wie sich der Stimmbürger zu einer Abgabe stellt, deren Höhe sich nach der Zahl der gefahrenen Kilometer richtet. Vorerst aber zu den Konfliktfronten.

3.1 Die Konfliktfronten – Das Stimmverhalten der einzelnen Merkmalsgruppen

Die Abstimmungsergebnisse unserer Stichprobe kamen den effektiven Resultaten sehr nahe: die Autobahnvignette wurde bei Aufrechnung der verweigerten Antworten und leer eingelegten Stimmen mit 55% (effektiv 53.0%), die Schwerverkehrsabgabe mit 58% (effektiv 58.7%) angenommen.

Tabelle 7 zeigt, dass Vignette und Schwerverkehrsabgabe die gleichen Konfliktfronten aufweisen. Keine wesentliche Rolle für das Abstimmungsverhalten spielten von den untersuchten Merkmalen Geschlecht, Siedlungsart (Stadt/Land) und Beruf; stärkeren Einfluss hatten Parteisympathie, und eklatant hoch war er bei den Merkmalen Alter und insbesondere Sprachgruppe. Der Bildungsgrad ist nur bei der Schwerverkehrsabgabe knapp signifikant.

Auf der zustimmenden Seite überwogen einmal die Urnengänger mit Parteisymphathien gegenüber den übrigen. Vignette und Schwerverkehrsabgabe wurden allerdings – offenbar aufgrund abweichender Parolen von Kantonalparteien – unterschiedlich gut angenommen. Stärkere Zustimmung erfuhren die Vorlagen auch mit zunehmendem Alter. Dies war bei der Vignette noch etwas ausgeprägter der Fall als bei der Schwerverkehrsabgabe. Im weitern fanden diese mit steigendem Bildungsgrad, steigendem beruflichem Status, bei Selbständigen sowie tendenziell bei Landwirten besser Anklang. Stark zustimmend war die Deutschschweiz.

Die stärkste Ablehnung erfuhren die Vorlagen in der Westschweiz und bei den 20–39-jährigen. Entsprechend den Befürwortern gaben sich bei den Gegnern niedriger Bildungsgrad und niedere berufliche Stellung die Hand.

Quantitativ ins Gewicht fällt vor allem die stark annehmende deutsche Schweiz: gemessen an der Gesamtbevölkerung machen die Deutschsprachigen 74% aus. Selbständige, Angestellte und Beamte in höherer und mittlerer Stellung sowie Landwirte umfassen knapp 50%. Urnengänger mit Parteisymphathie im Schnitt 62%.

Tabelle 7 Das Stimmverhalten nach Merkmalsgruppen und das Gewicht einzelner Merkmale bei den Entscheiden über die Autobahnvignette und die Schwerverkehrsabgabe

Merkmal	Gruppe	Vignette			Schwerverkehrsabgabe		
		Gewicht des Merkmals in bezug auf den Entscheid			Gewicht des Merkmals in bezug auf den Entscheid		
		Ja in %	signifi- kant	Signifikanz- niveau	Ja in %	signifi- kant	Signifikanz- niveau
Geschlecht	Frauen	56	nein		57	nein	
	Männer	57			57		
Alter	20-29jährige	44	ja	0.001	52	ja	0.001
	40-64jährige	57			55		
	65-84jährige	75			76		
Sprach- gruppe	Deutsche Schweiz	60	ja	0.0001	60	ja	0.005
	Westschweiz	33			44		
Stadt/Land	Stadt	55	nein		60	nein	
	Land	55			53		
Beruf	Selbständige, Angestellte und Beamte lei- tender Stellung	61	nein		60	nein	
	Angestellte und Beamte mitt- lerer Stellung	58			66		
	Angestellte und Beamte unterer Stellung	45			50		
	(Landwirte) ¹	57			52		
	Arbeiter, ma- nuell tätig	50			48		
Bildung	Primarschule	50	nein		45	ja	0.1
	Sek.schule	48			54		
	Berufs-/Ge- werbeschule	63			55		
	Mittel-/Hoch- schule, Tech.	67			71		
Parteisym- pathie	CVP	65	ja	0.05	67	ja	0.01
	FDP/LPS	58			65		
	SP	54			65		
	SVP	65			50		
	(LdU/EVP)	80			79		
	(POCH)	47			68		
	(Grüne/GPS)	30			70		
	(NA, Rep., Vig.)	68			83		
Keine	46			41			
Stichprobe	55			58			
Effektives Abstimmungs- resultat	53,0			58,7			

1) Angaben zu Merkmalsgruppen, die in Klammern gesetzt sind, können nur als Tendenzen aufgefasst werden, da die geringe Anzahl der Befragten keine quantitativen Schlüsse gestattet.

Die Basis der beiden Ja-Entscheide bildeten also nicht eine neue Generation umweltbewusster Stimmbürger, die hergebrachten Werte und Institutionen mit Misstrauen begegnet. Vielmehr waren ausschlaggebend deutschschweizerische Urnengänger der älteren Generationen in mittlerer bis höherer beruflicher Position, mit höherer Bildung und Sympathien für bürgerliche Parteien.

Schliesslich noch ein Blick auf die Nicht-Urnengänger. Diese hätten beide Vorlagen abgelehnt: die Autobahnvignette mit 55% und die Schwerverkehrssteuer mit 60% Nein-Stimmen. Tendenzen, die bei den Urnengängern beobachtbar sind, tauchen auch bei den Nicht-Urnengängern wieder auf: sowohl die 20–39jährigen als auch die quantitativ wichtige Schicht der Angestellten und Beamten unterer Stellung hätten noch stärker abgelehnt als die der gleichen Merkmalsgruppe angehörenden Urnengänger. Bei den Merkmalen Geschlecht und Siedlungsart findet man anstelle des bei den Urnengängern bestehenden Gleichgewichts jedoch stärkere Ablehnung durch Männer und in Städten Wohnenden. Auffällig ist schliesslich, dass SP-Sympathisanten, die als Urnengänger zumindest die Autobahnvignette ohne Enthusiasmus akzeptierten, die Vorlage stark annahmen, während Sympathisanten der bürgerlichen Regierungsparteien sich im allgemeinen klar dagegen ausgesprochen hätten.

3.2 Spontan geäusserte Entscheidungsmotive

Die Untersuchung der Motivlage der Zivildienstinitiative hat gezeigt, dass bei entsprechendem Verlauf des Abstimmungskampfes Prädispositionen für die Meinungsbildung ein grösseres Gewicht zukommen können als vorlagespezifischen Informationen. Entsprechend fragt sich jetzt natürlich auch hier: welches Gewicht kam einerseits den Informationen, andererseits den Grundeinstellungen zu?

Auf die Wissensfrage hin, was die Vorlagen beinhalteten, stellte sich erwartungsgemäss heraus, dass die Autobahnvignette wesentlich besser bekannt war als die Schwerverkehrsabgabe. Etwa 20% der Befragten stellten sich vor, es handle sich bei der Vignette um eine neue Steuer, eine solche zur Unterstützung von öffentlichen Verkehrsmitteln oder gar schlicht nur für die Ausländer. Für weitere 25% war es eine neue Steuer zur Deckung der Strassenkosten. Gut 40% aller Befragten wussten, dass es um eine neue Steuer von Fr. 30.– pro Jahr für alle Autobenutzer ging, wovon 10% explizit zwischen in- und ausländischen unterschieden.

Unter «Schwerverkehrsabgabe» verstand gut die Hälfte aller Befragten eine neue Steuer an sich, respektive eine Besteuerung des Strassenverkehrs oder des Lastwagengewerbes. 20% sahen darin eine neue Steuer zur Deckung von Schwerverkehrskosten, sprachen von Unterdeckung derselben und von Verursacherprinzip, 10% konnten noch irgend eine spezielle Angabe machen, und zwar zum Umfang, zur Befristung oder zur Verwendung der Steuer.

Tabelle 8 ist zu entnehmen, welche Gründe für die Stimmabgabe die wichtigsten waren. Bei der Schwerverkehrsabgabe war trotz massiv geführtem Abstimmungskampf der Nutzfahrzeugverbände das Kostendeckungsargument das zugkräftigste. 39% fanden, der Schwerverkehr müsse vermehrt herangezogen werden. 20% nannten die Förderung

Tabelle 8 Entscheidungsmotive bei den Verkehrsvorlagen

Motiv	% der Nennungen
SCHWERVERKEHRSABGABE	
<i>Ja-Motive</i>	
- Schwerverkehr soll seine Kosten decken	39
- Bin für Förderung des öffentlichen Verkehrs, für Verlagerung auf die Schiene	20
- Generelles Umweltschutzargument	12
- Bundesfinanzen müssen saniert werden	18
- Andere	10
Keine / Weiss nicht	1
<i>Nein-Motive</i>	
- Abgabe erhöht Teuerung	47
- Schwerverkehr deckt seine Kosten	22
- Gegen neue Steuern überhaupt	17
- Andere	11
Keine / Weiss nicht	3
AUTOBAHNVIGNETTE	
<i>Ja-Motive</i>	
- Auch Ausländer sollen bezahlen; wir bezahlen im Ausland auch	35
- Bundesfinanzen sanieren	22
- Abgabe ist vertretbar	14
- Strassenkosten sind von den Autofahrern zu bezahlen	16
- Beitrag zum Umweltschutz	10
Keine / Weiss nicht	3
<i>Nein-Motive</i>	
- Autobahnen sind schon bezahlt; Autofahrer zahlen schon genug	45
- Gegen neue Steuern; Abgabe nicht zweckgebunden	24
- Die Vignette schadet nur dem Tourismus	9
- Andere	21
Keine / Weiss nicht	1

des öffentlichen Verkehrs als Grund, die Abgabe zu befürworten. Das diesem verwandte generelle Umweltschutzargument machte weitere 12% aus. Einer von 5 Befragten hatte zudem die Bundesfinanzen im Auge, zu deren Sanierung die Schwerverkehrsabgabe ein Beitrag wäre (18%).

Gerade anderer Meinung waren 17% der Gegner: sie fanden, der Bund solle sparen und nicht neue Steuern einziehen. 22% vertraten im Unterschied zu den Befürwortern die Ansicht, der Schwerverkehr decke seine Kosten. Am stärksten überzeugte jedoch das Teuerungsargument: nicht weniger als 47% befürchteten eine Verteuerung der durch Nutzfahrzeuge transportierten Güter und stimmten deshalb Nein.

Ganz ähnlich fielen die Argumente bei der Autobahnvignette aus. Unter den befürwortenden wurden wiederum die Sanierung der Bundesfinanzen, zudem aber noch der vertretbare Umfang der Abgabe genannt (zusammen 36%). Auch hier taucht die Ansicht auf, die Verursacher der Kosten, nämlich die Autofahrer, sollten stärker herangezogen werden (16%). Ähnlich häufig wie bei der Schwerverkehrsabgabe wurde allgemein der Umweltschutz erwähnt (16%). Am interessantesten ist allerdings das Hauptargument: jeder Dritte stimmte der Vignette zu, weil auch die Ausländer einbezogen werden (35%)! Noch stärker als bei den Befürwortern dominierte bei den Gegnern eine einzelne Auffassung: diejenige, wonach der Autofahrer schon auf dem Wege der Treibstoffzölle für die von ihm verursachten Kosten aufkäme (45%). Etwas mehr Befragte als bei der Schwerverkehrsabgabe empfanden die Vignette als ungerechtfertigte Steuer, deren Verwendung erst noch nicht geklärt sei (24%). Überraschend wenige fürchteten, die Autobahnvignette schade unserem Tourismus und legten aus diesem Grunde ein Nein ein (9%).

Interessant ist, dass auch hier einzelne Argumente bei einzelnen Merkmalsgruppen stärkere Resonanz haben. Unter den befürwortenden Ansichten wird die Meinung, die Bundesfinanzen müssten saniert werden, bei älteren Stimmbürgern mit höherer Bildung, in höherer beruflicher Stellung und mit Sympathien zu bürgerlichen Parteien deutlich positiver aufgenommen. Ausgeprägt umweltschutzpolitisch motiviert, respektive von der Notwendigkeit überzeugt, den öffentlichen Verkehr zu fördern, ist eine ganz andere Gruppe: es sind dies jüngere Jahrgänge, in der Stadt Wohnende, Absolventen höherer Schulen und Inhaber von höheren beruflichen Positionen ohne Parteisympathie überhaupt oder allenfalls mit Sympathie zu einer Linkspartei. In der Westschweiz waren die verneinenden Motive generell stärker ausgeprägt.

3.3 Meinungsbildung und generelle Meinungen zur Schwerverkehrsabgabe

Nach den Berechnungen der Behörden zahlt der Schwerverkehr rund 190 Mio Franken zu wenig, um die von ihm verursachten Strassenkosten zu decken. Mit dem Ja vom 26. Februar wurde die Erhebung einer Pauschale pro Fahrzeug möglich. Sie könnte jedoch im Rahmen einer koordinierten Verkehrspolitik des Bundes mittelfristig von einer leistungsabhängigen Abgabe abgelöst werden. Die Schweizerische Gesellschaft für Umweltschutz und der Verkehrsclub der Schweiz zielen mit einer bereits zustandekommenen Initiative in diese Richtung.

Tabelle 9 Meinungen zu Grundproblemen einer Schwerverkehrsabgabe

Statement		einver-	nicht einver-	k.M.
		standen	standen	
		in %	in %	in %
1 Der Strassenverkehr erhielt durch den Ausbau der Autobahnen und Tunnels wie durch den Gotthard grosse Vorteile. Wenn es nicht ein sehr gutes Geschäft wäre, hätte sich der Strassenverkehr in den letzten Jahren nicht vervielfacht. Mit Recht werden also diese Grossverdiener zur Kasse gebeten.	I	57	33	10
	II	89	9	2
	III	27	70	3
2 Bund und Kantone haben in den letzten 20 Jahren für den motorisierten und insbesondere den Schwerverkehr fast 10 Mia. Fr. mehr ausgegeben als die Treibstoffzölle und die Motorfahrzeugsteuern eingebracht haben. Es ist also an der Zeit, dass wir mit dieser Schuldenwirtschaft aufhören.	I	51	31	18
	II	75	15	10
	III	28	61	11
3 Bundesrat und Parlament haben überzeugend nachgewiesen, dass die Kosten, welche der Schwerverkehr verursacht, durch seine von ihm bezahlten Steuern und Zollabgaben nicht voll gedeckt werden. Wer aber Kosten verursacht, soll diese auch bezahlen.	I	58	30	12
	II	88	8	4
	III	29	65	6
4 Der Schwerverkehr trägt durch die hohen Treibstoff-Zuschläge schon so genügend zum Strassenunterhalt bei.	I	47	42	11
	II	15	80	5
	III	86	9	5
5 Der Güterverkehr auf der Strasse ist schneller als derjenige per Bahn. Darum soll er nicht durch Sondersteuern behindert werden.	I	44	46	10
	II	17	78	5
	III	79	18	3
6 Die Schwerverkehrsabgabe muss abgelehnt werden, weil sie die Transportkosten erhöht und deshalb die Teuerung anheizt.	I	56	27	17
	II	22	76	2
	III	91	9	—
7 Das Parlament hat nur deshalb die billigere Variante gewählt, weil es von den Schwerverkehrsverbänden und anderen Automobilinteressen schwer unter Druck gesetzt wurde.	I	27	38	35
	II	29	49	22
	III	27	45	28
8 Wie verwerfen diesen faulen Kompromiss, den uns das Parlament vorlegt. Richtig und gerecht ist nur eine Schwerverkehrsabgabe, deren Höhe sich nach der Zahl der gefahrenen Kilometer richtet.	I	35	45	30
	II	29	60	11
	III	46	38	16
9 Eine Pauschalabgabe ist darum vorzuziehen, weil sie einfach zu erheben ist und darum keine zusätzlichen Beamten braucht.	I	57	29	14
	II	75	17	8
	III	43	50	5

Statement		einver-		nicht einver-	k.M.
		standen	standen	standen	
		in %	in %	in %	in %
10	Die Schwerverkehrsverbände finden nicht einmal diese viel weniger weit gehende Vorlage gerechtfertigt. Sie werfen dem Bund vor, er führe durch die Hintertüre eine Sondersteuer ein, bloss um die Löcher in der Bundeskasse zu stopfen.	I	57	31	12
		II	37	57	6
		III	84	11	5

I = Total der Befragten / II = Urnengänger, welche die Initiative befürworten / III = Urnengänger, welche die Initiative ablehnen

In den kommenden Jahren wird das Volk also allenfalls erneut Gelegenheit haben, über eine Schwerverkehrsabgabe abzustimmen. Mit geschlossenen Fragen haben wir deshalb versucht, einige Aufschlüsse über die diesbezügliche Meinungsbildung zu erhalten.

Im vergangenen Abstimmungskampf zentral waren die Diskussionen über die Kosten, welche der Schwerverkehr verursacht, sowie die Frage, wie weit diese durch die bisherigen Verkehrsabgaben gedeckt werden. In diesen äusserst kontrovers behandelten Punkten standen sich das befürwortende und das ablehnende Lager der aktuellen Vorlage diametral gegenüber. Für die Zustimmenden war klar, dass durch Investitionen im Bereich der Autobahnen und der Tunnels öffentliche Vorleistungen erbracht worden waren, von denen auch der Schwerverkehr profitieren konnte (Statement 1). Den Einwand, durch die Treibstoffzölle leiste der Schwerverkehr bereits genügend Ersatz, liessen sie nicht gelten (Statement 2). Vielmehr vertrauten sie in diesem Punkte der Ansicht der Behörden, wonach die bestehende, erkleckliche Lücke die Einführung einer neuen Abgabe rechtfertigt (Statement 3). Darin, sowie in zwei weiteren Einschätzungen unterschieden sich die Gegner deutlich (Statement 4 bis 6). Nebst der genügenden Kostendeckung betonten sie die Effektivität des Güterverkehrs auf der Strasse. Aus der Sicht eines übergreifenden Verkehrskonzepts betrachteten sie deshalb eine fiskalische Belastung nicht für gerechtfertigt. Weiter waren sie in stärkerem Masse mit der Vermutung einverstanden, die neue Abgabe werde die Teuerung spürbar anheizen und sei auch daher wenig sinnvoll.

Die institutionelle Entscheidungsfindung im Vorfeld des Abstimmungskampfes war jedoch nicht nur durch die Kontroverse über die Kosten, sondern auch durch eine Reihe von Fragen grundsätzlicher Ausgestaltungsmöglichkeiten geprägt worden. Dies war der Bevölkerung am Abstimmungstag jedoch wenig bekannt.

Auf die provokative Vorgabe, das Parlament habe in den Beratungen nur deshalb nachgegeben und die billigere Variante gewählt, weil es von den Schwerverkehrsverbänden unter Druck gesetzt worden sei, konnte rund ein Drittel aller Befragten und gut jeder vierte Urnengänger weder im zustimmenden noch im ablehnenden Sinne antworten. Auch unterschieden sich Gegner und Befürworter der aktuellen Vorlage nicht markant. Jeweils knapp die Hälfte vertraute darauf, dies sei nicht in dem Masse der Fall gewesen (Statement 7). Unterstützend mochte dabei das Argument gewesen sein, mit dem gewähl-

ten Prinzip der Pauschalabgabe könne die Durchführung einfach und kostensparend sein (Statement 8). Zur Charakterisierung der aktuellen Gengerschaft ist es allerdings auch aufschlussreich, den namhaften Teil zu berücksichtigen, der einer Abgabe, aufbauend auf der Zahl der gefahrenen Kilometer, Sympathien entgegenbringen würde. Dies ist allerdings vorsichtig zu deuten, weist doch die nicht unwesentliche Zahl der Unentschiedenen darauf hin, dass die Meinungen in diesem Punkte noch nicht abschliessend gemacht sind (Statement 9). Auf jeden Fall hat eine zukünftige Variante mit dem vor allem bei aktuellen Gegnern, aber teilweise auch bei momentanen Befürwortern der Schwerverkehrsabgabe verbreiteten Verdacht zu rechnen, bei dieser Abgabe handle es sich um eine Sondersteuer, die nur zur Sanierung der Bundeskasse eingeführt werde (Statement 10).

Analyse der eidgenössischen Abstimmung vom 26. Februar 1984

Zusammenfassung

Am 26. Februar wurde mit den zwei Ja zu den Verkehrsvorlagen sowie dem Nein zur Zivildienstinitiative nicht nur im Sinne der eidgenössischen Behörden entschieden, sondern gerade auch noch *eine seit Jahren nicht mehr realisierte Stimmbeteiligung* erreicht. Die überdurchschnittliche Teilnahme hat aber nur sehr beschränkt die Unterschiede in der Beteiligung der einzelnen Merkmalsgruppen auszugleichen vermocht. Frauen, Stimmbürger in niederer beruflicher Stellung und mit tiefem Bildungsgrad, Westschweizer, Städter und Urnengänger ohne Parteisympathie waren auch diesmal untervertreten. Die beiden Verkehrsvorlagen zogen durch ihre inhaltliche Verwandtschaft sodann ein sehr ähnliches Stimmverhalten des Stimmbürgers nach sich.

Die *Zivildienstinitiative* war sehr umstritten. Sie wurde aber klar abgelehnt. Am stärksten differieren Verwerfung und Zustimmung bezüglich der Parteisympathie, der politischen Integration, der beruflichen Stellung und der Siedlungsart. Die klarste Ablehnung erfuhr die Initiative bei FDP- und SVP-Sympathisanten. Soziologisch gesehen, handelt es sich bei den Gegnern zunächst um Angehörige selbständiger oder freier Berufe sowie Inhaber von höheren beruflichen Positionen. Der typische Gegner wohnt jedoch in seiner grossen Mehrheit in der Deutschschweiz und gehört der älteren Generation an. Andererseits finden sich die Befürworter unter den 20-24jährigen, in niederer beruflicher Stellung oder unter Hochschulabsolventen. Typisch ist auch schwache politische Integration, Sympathie für eine Linkspartei und Wohnsitz in der Westschweiz. Bei den Entscheidungsmotiven ist deren genereller Charakter auffallend: die Initianten drangen mit vielen ihrer Argumente nicht durch. Dafür brachte ihnen das gegnerische Argument der freien Wahl Unterstützung. Den politischen Grundeinstellungen kam sehr grosse Bedeutung zu: im Abstimmungskampf rückte die allgemeine Wehrpflicht als Prinzip und die Armee als Institution ins Zentrum der Auseinandersetzung. Darüber bildeten sich schliesslich die Meinungen.

Die Nachbefragung ergab zudem auch, dass eine Mehrheit der Schweizer Bevölkerung der Einführung eines Zivildienstes an sich nicht negativ gegenübersteht. Ausgeschlossen ist aber die Möglichkeit einer freien Wahl. Bezüglich Zulassung zu einem Zivildienst ist festzustellen, dass sowohl Gewissensprüfung als auch Tatbeweis mehrheitlich Zustimmung finden. An der Aufrechterhaltung der allgemeinen Wehrpflicht kommt jedoch keine Kompromisslösung vorbei.

Das Auffälligste an *Autobahn vignette* und *Schwerverkehrsabgabe* ist ihre Vergleichbarkeit: Zustimmung zu einer der Vorlagen brachte mit über 80 prozentiger Sicherheit auch Zustimmung zur andern mit sich. Entsprechend weisen die beiden auch die gleichen Konflikt-

fronten auf. Den grössten Einfluss hatten dabei Alter und Sprachzugehörigkeit, etwas weniger die Parteisympathie. Die stärkste Zustimmung erfuhren Vignette und Schwerverkehrsabgabe bei Angehörigen älterer Generationen, Deutschschweizern und Urnengängern mit Parteisympathie. Die beiden Gegenstände fanden sodann mit steigendem Bildungsgrad und steigendem beruflichem Status besser Anklang. Am stärksten lehnten die 20–39jährigen und die in der Westschweiz Wohnenden die Verkehrsvorlagen ab. Entsprechend der Befürworterseite gaben sich hier niedriger Bildungsgrad und niedere berufliche Stellung die Hand.

Der Inhalt der Vorlage über die Autobahnvignette war erwartungsgemäss besser bekannt als die komplizierte Schwerverkehrsvorlage. An dominierenden, spontan geäusserten Entscheidungsmotiven zugunsten der Verkehrsabgaben können die mangelnde Kostendeckung der Schäden sowie verschiedene umweltschützerische Argumente beim Schwerverkehr genannt werden. Als primär motivierendes Pro-Argument erwies sich bei der Autobahnvignette die Tatsache, dass auch der ausländische Transitverkehr davon betroffen wird. Eine Reduktion auf ein generelles «Umweltschutz-Ja», die in den ersten Pressekommentaren nach der Abstimmung über beide Vorlagen häufig zu finden war, greift demnach zu kurz. Die Analyse nach speziellen Merkmalsgruppen zeigt, dass dieses Motiv auf jüngere Jahrgänge in Agglomerationen, Absolventen höherer Schulen und Inhaber von höheren beruflichen Positionen, allenfalls mit einer Sympathie links der Mitte, beschränkt werden muss.

Beim Schwerverkehr interessierten nebst den kontroversen Einstellungen zu den stark umstrittenen Fragen der Kostendeckung auch die Chancen, welche andere Ausgestaltungskonzepte gehabt hätten, die während der Beratungen vorgelegt worden waren. Dabei zeigte sich, dass diese grundsätzlichen Diskussionen nicht abschliessend gemacht sind. Immerhin wurde deutlich, dass ein namhafter Teil der Gegner der jetzt bejahten Schwerverkehrsabgabe einer Vorlage, welche die Zahl der gefahrenen Kilometer als Berechnungsgrundlage wählt, Sympathien entgegenbrachte. Die Chancen einer zukünftigen Abstimmung werden allerdings durch den latent verbreiteten Verdacht beeinträchtigt, bei der Schwerverkehrsabgabe handle es sich um einen Versuch, durch die Hintertür neue Steuern einzutreiben.

Analyse de la votation fédérale du 26 février 1984

Récapitulation des résultats principaux

L'adoption en février des deux projets de redevances sur le trafic et le rejet de l'initiative populaire sur le service civil montrent que le souverain a entièrement suivi les mots d'ordre des autorités fédérales. *Le taux de participation s'est élevé à un niveau rarement atteint au cours de ces dernières années.* Celui-ci n'a toutefois pas eu d'incidences notoires sur la force respective des différents groupes caractérisés. Les femmes, les électeurs occupant un emploi subalterne et au bénéfice d'un faible niveau de formation, les Romands, les citadins et les électeurs sans attache partisane ont été une nouvelle fois sous-représentés. Les deux objets relatifs à l'imposition du trafic routier présentaient un contenu similaire, si bien qu'un comportement électoral analogue a pu être décelé.

L'initiative pour l'introduction d'un *service civil* était particulièrement controversée. Le souverain l'a cependant massivement rejetée. Les facteurs qui ont le plus influencé l'issue du scrutin sont: la sympathie partisane, l'intégration politique, la situation socio-professionnelle et la localisation de l'habitat. L'opposition la plus véhémement est venue des électeurs proches du PRD et de l'UDC. D'un point de vue sociologique, les adversaires se recrutaient principalement parmi les indépendants et les professions libérales, ainsi qu'au sein des électeurs occupant une position socio-professionnelle supérieure. L'opposant type pourrait se définir comme un individu résidant en Suisse allemande et appartenant aux classes d'âges les plus âgées. En revanche, les partisans se recrutaient avant tout dans la classe d'âge des 20-24 ans, occupaient des emplois subalternes ou fréquentaient les écoles supérieures. A ces facteurs, il convient d'ajouter ceux relatifs au faible degré d'intégration politique, à la sympathie pour les partis de gauche et à l'établissement en Suisse romande. Le caractère général des réponses données aux questions portant sur le contenu de l'initiative indiquent que la plupart des arguments avancés par les initiants n'ont pas eu de portée réelle sur les électeurs. Par contre le principe du libre choix, tant décrié par les adversaires, leur a donné un argument de poids. En fait, le comportement des électeurs a été fortement influencé par le débat politique qui s'est focalisé sur la question du maintien ou non de l'obligation du service armé et sur la défense nationale en tant qu'institution. C'est sur ces éléments que les électeurs ont en définitive forgé leur opinion. Par ailleurs, les résultats de notre sondage montrent qu'une majorité de la population suisse est favorable à l'introduction d'un service civil, pour autant que la possibilité du libre choix en soit exclue. Ainsi, les solutions préconisant l'examen des motivations éthiques du candidat ou la preuve par l'acte ont rencontré une large approbation. Toutefois l'adoption d'un tel projet ne devrait pas remettre en cause le principe général de l'obligation du service armé.

Les projets de *redevance sur le trafic des poids lourds* et de *vignette autoroutière* ont présenté des caractères analogues, tant par le contenu que par le comportement électoral suscité. Ainsi, l'adoption d'un des projets entraînait dans 80% des cas l'approbation de l'autre. L'âge, l'appartenance linguistique et, dans une plus faible mesure, la sympathie partisane ont eu une incidence notoire sur l'issue du scrutin. Les personnes âgées, les Suisses alémaniques et les électeurs proches d'une formation politique figurent parmi les citoyens qui ont approuvé le plus massivement les deux objets. Ces deux projets ont rencontré un accueil d'autant plus favorable que le niveau de formation de l'électorat était élevé et qu'il appartenait aux couches socio-professionnelles supérieures. Les adversaires les plus résolus à l'imposition du trafic se recrutèrent principalement parmi les personnes âgées de 20 à 39 ans et les Romands, ainsi qu'au sein des couches de la population au bénéfice d'une formation peu élevée ou occupant un emploi subalterne.

Le contenu du projet de vignette autoroutière a été, comme on pouvait s'y attendre, mieux compris que le texte plus complexe de l'imposition du trafic routier lourd. Parmi les arguments avancés en faveur de ce dernier, la nécessité de couvrir les frais des dégats occasionnés par le trafic motorisé, ainsi que des raisons d'ordre écologique reviennent le plus souvent. En ce qui concerne la vignette autoroutière, ses partisans ont invoqué avant tout la prise en compte dans le projet de l'imposition des conducteurs étrangers en transit dans notre pays. Par ailleurs, les explications fournies par certains commentateurs, au lendemain du scrutin, et visant à réduire le résultat du vote à une simple dimension écologiste sont, à bien des égards, insuffisantes. Une analyse effectuée en fonction des groupes caractérisés montre que seuls les jeunes citadins, les personnes fréquentant les écoles supérieures, les titulaires d'un statut socio-professionnel élevé et les milieux proches des formations politiques du centre et de la gauche ont été sensibilisés par cette dimension. En matière de trafic lourd, et conjointement à la question portant sur la couverture des frais, nous nous sommes également intéressés au projet de redevance basé sur le nombre de kilomètres parcourus. Nos résultats indiquent qu'une proportion non négligeable d'opposants au projet d'arrêtè seraient en revanche favorables à l'introduction d'un tel système de taxation. Les chances d'un projet d'imposition de ce type sont toutefois hypothéquées en raison d'une défiance latente contre toutes tentatives visant à introduire subrepttissement un impôt nouveau.

PP
8001 Zürich

Im Jahre 1978/1979 wurde VOX unterstützt von:

Spenden von 2000 Franken und mehr:

Firmen/Verbände: SEVA Lotterie, Bern / Migros Genossenschafts-Bund / Schweiz. Bankverein, Basel / Schweiz. Bankgesellschaft, Zürich / Schweiz. Kreditanstalt, Zürich / Schweiz. Volksbank, Bern / COOP Schweiz, Basel / Winterthur-Versicherungen / Patria-Versicherungen / Wirtschaftsförderung Zürich-Genf

Spenden von 500–1500 Franken:

Firmen/Verbände: Hoffmann-La Roche, Basel / Dr. D. Bührle, Zürich / Sandoz, Basel / Eswa-Ernst, Stansstad / IBM, Zürich / Viscosuisse, Emmenbrücke / Alusuisse, Basel / Dr. C. Aebi, Burgdorf / Philip Morris, Lausanne / Rheinsalinen, Schweizerhalle / Bernische Kraftwerke / Nestlé, Vevey / SMUV, Bern / Schweiz. Gewerkschaftsbund, Bern

Staatliche Stellen: Kantonalbank Zug / Kantonalbank von Bern / Kantonalbank Zürich / Thurgauische Kantonalbank / Kantonalbank Basel-Stadt / Kanton St. Gallen / Stadt Basel / Kanton Zug / Kantonalbank Appenzell AR

Spenden von 200–400 Franken:

Firmen/Verbände: Wander AG, Bern / Sunlight, Zürich / Papierfabrik Biberist / Hero, Lenzburg / Weltwoche-Verlag, Zürich / Kümmerly & Frey, Bern

Staatliche Stellen: Kanton Solothurn / Stadt Solothurn / Kanton Uri / Kanton Basel-land / Stadt Zug / Stadt Schaffhausen / Kanton Schwyz



Unter dem Patronat des
FORUM HELVETICUM

Zuschriften: Postfach 546, 8027 Zürich, ☎ 01/202 07 87

Copyright by GfS und FSP

Abdruck auszugsweise mit Quellenangabe gestattet