



Analysen eidgenössischer Urnengänge
Analyses des votations fédérales
Analisi delle votazioni federali

Analyse der eidgenössischen Abstimmungen vom 20. Februar 1994

Sibylle Hardmeier, Wolf Linder

Abstimmungsergebnisse	Ja	Nein
Bundesbeschluss über die Weiterführung der Nationalstrassenabgabe	1 259 313 68.5 %	579 643 31.5 %
Bundesbeschluss über die Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe	1 323 877 72.1 %	512 988 27.9 %
Bundesbeschluss über die Einführung einer leistungs- oder verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe	1 221 473 67.1 %	597 673 32.9 %
Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr»	954 433 51.9 %	884 448 48.1 %
Revision des Luftfahrtgesetzes	1 080 959 61.0 %	689 924 39.0 %
Stimmberechtigte Stimmbeteiligung	4 563 421 39.8 %	



Universität
Bern

Forschungsinstitut der Schweizerischen Gesellschaft
für praktische Sozialforschung, Büro Bern, Bärenplatz 2,
3011 Bern, Telefon 031 311 08 06, Telefax 031 311 08 19
Zürichstr. 107, 8134 Adliswil,
Telefon 01 709 11 11, Telefax 01 709 11 09

Universität Bern, Institut für Politikwissenschaft
Unitobler, Lerchenweg 36, 3000 Bern 9
Telefon 031 631 83 31, Telefax 031 631 85 90

Impressum

Die VOX-Analysen eidgenössischer Urnengänge kommentieren seit 1977 alle Volksabstimmungen und Wahlen auf nationaler Ebene aufgrund repräsentativer Befragungen. Für die kontinuierliche Durchführung zeichnet das GfS-Forschungsinstitut (Adliswil/Bern) verantwortlich. Die Federführung für die Analyse der vorliegenden Nummer liegt beim Institut für Politikwissenschaft der Universität Bern.

GfS-Forschungsinstitut

Projektleitung: Claude Longchamp
Sekretariat: Liliana Leins, Liselotte Müller

EDV/Datenbank: Peter Kraut
Feldchef: Georges Ulrich

Institut für Politikwissenschaft (früher: Forschungszentrum für schweizerische Politik)

Leitung: Prof. Dr. Wolf Linder

Autorin: Sibylle Hardmeier

Satz und Druck

Satzart AG, Bern
Druckerei Heinz Arm, Bern

Bestellungen

Die VOX-Analysen können für Fr. 75.- (Ausland: Fr. 85.-) pro Jahr abonniert werden. Einzelnummern können für Fr. 25.- (Ausland: Fr. 30.-) bezogen werden. Alle zurückliegenden Jahrgänge zusammen (1977 bis 1993) können für Fr. 500.- nachbezogen werden. Bestellungen sind zu richten an: GfS-Forschungsinstitut, Sekretariat, Zürichstr. 107, 8134 Adliswil, Tel: 01-709 11 11, Fax: 01-709 11 09.

Zitierweise

Vorliegende Nummer: Hardmeier, Sibylle / Linder, Wolf, Analyse der eidg. Abstimmung vom 20. Februar 1994, VOX Nr. 52, GfS und BIP, Adliswil/Bern 1994. Allgemein: VOX-Analysen eidg. Urnengänge, hgg. vom GfS-Forschungsinstitut in Zusammenarbeit mit den politikwissenschaftlichen Instituten der Universitäten Bern, Genf und Zürich, Adliswil 1977 ff.

18. Jahrgang, © by GfS und BIP
Auflage: 1250 Exemplare

Inhaltsverzeichnis

1. Aspekte der Meinungsbildung zum verkehrspolitischen Paket	5
2. Die Vorlagen zu den Strassenbenützungsgebühren	7
2.1 Die Ausgangslage	7
2.2 Wahrnehmungen	8
2.3 Das Stimmverhalten	9
2.4 Die spontanen Entscheidmotive	13
2.5 Die Argumente zu den Strassenbenützungsgebühren	17
3. Die Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» (Alpen-Initiative)	21
3.1 Die Ausgangslage	21
3.2 Wahrnehmungen	22
3.3 Das Stimmverhalten	23
3.4 Die Entscheidmotive der Einzelnen und die Argumente der Kampagne	28
3.5 Fazit	33
4. Die Revision des Luftfahrtgesetzes	34
4.1 Die Ausgangslage	34
4.2 Wahrnehmungen	34
4.3 Das Stimmverhalten	36
4.4 Die spontanen Entscheidmotive	39
4.5 Unterstützung und Verhaltensrelevanz von Pro- und Kontra-Argumenten	40
4.6 Fazit	43
5. Methodischer Steckbrief	44
Die Hauptergebnisse der Abstimmung vom 20. Februar 1994	45
Die drei Vorlagen zu den Strassenbenützungsgebühren	46
Die Alpen-Initiative	46
Die Revision des Luftfahrtgesetzes	47

Tabelle 1: Ergebnisse der Volksabstimmung vom 20. Februar 1994 (Ja-Anteile in Prozent)

Kantone	Autobahn- vignette Ja in %	Schwerverkehrsabgabe pauschal Ja in %	leistungabh. Ja in %	Alpeninitiative Ja in %	Rev. Luft- fahrtgesetz Ja in %
ZH	76.2	79.9	75.1	55.5	60.0
BE	74.2	76.4	71.9	51.3	60.6
LU	69.1	72.7	66.0	61.4	56.6
UR	71.4	78.2	72.1	87.6	53.9
SZ	57.0	58.6	53.6	57.2	52.5
OW	60.0	60.0	54.3	52.1	57.0
NW	70.8	75.2	69.1	60.3	62.1
GL	69.9	72.5	66.6	59.6	57.1
ZG	71.4	74.7	68.9	58.6	62.1
FR	51.6	56.0	52.5	36.1	63.8
SO	65.5	70.5	65.0	54.7	58.7
BS	81.8	86.9	83.2	57.1	60.9
BL	75.8	81.1	75.8	52.3	61.5
SH	69.6	68.6	63.2	55.3	54.5
AR	70.5	72.2	65.5	60.3	51.2
AI	68.4	70.8	64.0	62.1	56.6
SG	70.7	74.5	68.8	55.8	58.0
GR	78.0	82.1	76.9	59.4	59.8
AG	64.9	68.1	61.8	48.4	62.1
TG	69.4	71.9	65.6	52.8	54.0
TI	71.3	80.6	78.4	63.8	68.0
VD	47.1	50.7	48.6	36.3	68.4
VS	50.4	50.4	45.3	25.6	68.4
NE	47.9	53.8	50.1	37.7	67.7
GE	59.5	62.6	56.8	43.6	71.8
JU	51.7	58.4	55.5	44.8	58.1
CH	68.5	72.1	67.1	51.9	61.0

Quelle: NZZ vom 21.2.1994

1. Aspekte der Meinungsbildung zum verkehrspolitischen Paket

Am 20. Februar legte der Bundesrat den schweizerischen Stimmberechtigten ein umfangreiches verkehrspolitisches Paket zur Abstimmung vor. Die Stimmberechtigten haben es unterschiedlich stark geschnürt: Zwischen den drei Vorlagen zu den Gebühren für die Strassenbenützung besteht eine eindeutige, positive Beziehung. Wer der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (SVA) zugestimmt hat, sagt zu 97 Prozent ja zur pauschalen Abgabe und zu 94 Prozent ja bei der Vignette. Zur Alpen-Initiative besteht eine etwas schwächere, aber immer noch positive Beziehung. Wer der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe zugestimmt hat, nimmt auch die Alpen-Initiative mehrheitlich an (65 Prozent). Die Revision des Luftfahrtgesetzes kann indessen höchstens in eine schwache Beziehung zur Alpen-Initiative gesetzt werden; zu den anderen Vorlagen besteht kein signifikanter Zusammenhang.

Insgesamt schrieben die Stimmberechtigten den drei Vorlagen über die Gebühren für die Strassenbenützung, der Alpen-Initiative und der Revision des Luftfahrtgesetzes eine mittlere bis grosse Bedeutung zu; wobei sie sich vor allem in zwei Punkten einig waren: Erstens lösten sämtliche fünf Vorlagen nicht so sehr individuelle, sondern allgemeine Betroffenheiten aus. Dabei wurde zweitens der Alpen-Initiative die grösste Bedeutung beigemessen: Eine Mehrheit von 59 Prozent der Stimmberechtigten war sogar der Ansicht, dass bei dieser Vorlage die Bedeutung für das Land sehr gross sei. Das ist mehr als bei den jüngsten Abstimmungen über die Mehrwertsteuer oder über den Kauf der F/A-18 Kampfflugzeuge.

Dieser Einschätzung als sehr bedeutende Vorlage folgte bei der Alpen-Initiative auch ein deutlicher Mobilisierungseffekt: Wer der Alpen-Initiative ein grosses Gewicht für das Land zuschrieb, liess sich besonders zum Urnengang bewegen. Veranschaulichen lässt sich diese Beziehung zwischen Bedeutungszuschreibung und Mobilisierung auch am Beispiel der französischen Schweiz: Hier, wo die Beteiligung am Urnengang tiefer war als in der deutschen Schweiz, waren auch deutlich weniger Befragte der Ansicht, der Initiative käme eine sehr grosse Bedeutung zu (51 Prozent). In der deutschen Schweiz waren es 62 Prozent. Es hätte eine hundertprozentige Mobilisierung in der Romandie gebraucht, damit sich – bei gleicher Kampagnengestaltung – der Ja-Stimmenanteil bei der Alpen-Initiative um 2 Prozent verschoben hätte. Folglich kann die politische Niederlage einer Mehrheit der Romand(e)s nicht nur mit der geringeren Mobilisierung begründet werden. Entscheidend waren vielmehr Effekte der Meinungsbildung und Kampagnengestaltung.

Über die Funktion und den Einfluss der Medien bei Abstimmungsentscheiden wurde vor und nach dem Urnengang vom 20. Februar 1994 viel diskutiert. Die VOX ermöglicht es, einzelne Thesen dazu zu überprüfen:

Starker Einfluss der Medien auf die Entscheidungsfindung setzt die starke Nutzung derselben voraus. Entgegen anders lautenden Vermutungen war aber die Bedeutung der Medien für den Stimmentscheid vom 20. Februar eher durchschnittlich. Dies gilt sowohl für das Fernsehen als auch die Printmedien: In den letzten Jahren dienten für durchschnittlich 68 Prozent der Stimm-

berechtigten Sendungen am Fernsehen als Orientierungsmittel im Abstimmungskampf; im Februar 1994 waren es genau gleich viel. Die Nutzung von Zeitungen und Zeitschriften war mit 67 Prozent sogar leicht schwächer als sonst üblich. Dafür griffen überdurchschnittlich viele Stimmberechtigte – nämlich 50 Prozent – zum Bundesbüchlein, um sich über Pro- und Kontra zu informieren.¹

In aller Regel kann kein signifikanter Zusammenhang zwischen der Nutzung der Medien und dem Stimmverhalten festgestellt werden. Bei der Alpen-Initiative ist zwar eine Beziehung statistisch nachweisbar, die Ergebnisse sind jedoch so knapp, dass keine Verallgemeinerung möglich ist: Von den befragten Personen, welche das Fernsehen zur Information genutzt haben, haben 51 Prozent für die Initiative gestimmt, 49 Prozent dagegen.

Die besonders von den Printmedien kolportierte These, Bundesrat Ogi hätte mit seinem Auftritt in der Fernsehsendung «Arena» den Abstimmungskampf verloren, kann mit den VOX-Daten ebenfalls nicht gestützt werden. Wer den Stimmenscheid nämlich erst nach dieser Sendung fällte, tendierte keineswegs stärker zum Ja. Im Gegenteil: Die Ja-Stimmen kamen überdurchschnittlich oft von den Personen, die sich schon vor der Sendung entschieden hatten oder für die der Stimmenscheid schon immer klar war (60 Prozent). Wer den Stimmenscheid erst nach der Sendung und kurz vor dem Abstimmungswochenende fällte sagte noch zu 47 Prozent ja. Offenbar spielen weniger einzelne mediale Anlässe eine Rolle, als die aus der Abstimmungsforschung bekannten Mechanismen der Entscheidungsfindung: Wer sich erst spät entscheiden kann, neigt im Zweifelsfall zur Beibehaltung des Status quo und legt bei einer Initiative ein Nein in die Urne.

Die Nutzung des Bundesbüchleins ist nicht nur überdurchschnittlich hoch, die offizielle Informationsbroschüre erhielt auch durchwegs gute Noten. 65 Prozent der Stimmberechtigten stimmen der Aussage voll oder eher zu: «Das Bundesbüchlein ist eine gute Informationsquelle. Ich schätze die faire Berichterstattung über Positionen von Gegnern und Befürwortern.» Unterschiedliche Einschätzungen bestehen zwischen UrnengängerInnen und Nicht-Teilnehmenden. Letztere teilen die Einschätzung zu 55 Prozent, während es bei ersteren 72 Prozent sind. Bei den drei Vorlagen zu den Benützungsgebühren für Strassen geschieht diese Einschätzung unabhängig von der materiellen Stimmabgabe. Die Haltung gegenüber der Alpen-Initiative und der Revision des Luftfahrtgesetzes hingegen beeinflusst die Wertschätzung des Bundesbüchleins. Wer bei der Alpen-Initiative und dem Luftfahrtgesetz entgegen der Empfehlung der Behörden gestimmt hat, ist gegenüber deren Berichterstattung etwas kritischer eingestellt. Insgesamt geben aber auch deutliche Mehrheiten der BefürworterInnen von Alpen-Initiative und der GegnerInnen des Luftfahrtgesetzes dem Bundesbüchlein gute Noten (68 bzw. 65 Prozent).

Aus Sicht der Stimmberechtigten ist die Informationspolitik einzelner Bundesräte dennoch nicht über allen Zweifel erhaben. «Bundesräte greifen zu stark in den Abstimmungskampf ein». Ein relatives Mehr von 49 Prozent widerspricht dieser Aussage, 39 Prozent teilen diese Meinung. Die übrigen Stimmberechtigten enthalten sich der Stellungnahme. Die Einschätzung hängt vom Vertrauen in die Regierung und in vier von fünf Abstimmungen auch vom materiellen Stimmverhalten ab: Wer gegenüber der Regierung eher Misstrauen hegt, stimmt der Aussa-

¹ Der Durchschnitt der 90er Jahre beträgt hier 45 Prozent.

ge zu 52 Prozent zu. Wer seine Stimme nicht im Sinne der bundesrätlichen Empfehlung abgab, stimmt der zitierten Aussage überdurchschnittlich zu. Am deutlichsten zeigt sich das bei der Revision des Luftfahrtgesetzes. Unter den GegnerInnen der Revision teilt eine Mehrheit von 51 Prozent die Meinung, die Bundesräte würden zu sehr in den Abstimmungskampf eingreifen. Daraus den Schluss zu ziehen, die Kritik an der bundesrätlichen Informationspolitik stamme ausschliesslich aus dem linken Lager, wäre allerdings verkürzt. Wer sich nämlich selbst politisch ganz rechts einstuft oder eine Bindung zur Schweizerischen Volkspartei angibt, ist ebenfalls ziemlich kritisch eingestellt: 47 bzw. 48 Prozent stimmen der zitierten Aussage zu.

2. Die Vorlagen zu den Strassenbenützungsgebühren

2.1 Die Ausgangslage

In der Volksabstimmung vor zehn Jahren wurde die befristete Schwerverkehrsabgabe mit 57 Prozent und die Autobahnvignette knapp mit 53 Prozent angenommen. Zusammen mit den welschen Kantonen lehnte Schwyz beide Vorlagen und Obwalden die Schwerverkehrsabgabe ab. Noch im Dezember 1986 konnten sich bei der Abstimmung über die VCS-Initiative «für eine gerechte Belastung des Schwerverkehrs» lediglich 34 Prozent für die Erhebung einer kostendeckenden Schwerverkehrsabgabe entscheiden. Angesichts dieser Ausgangslage sowie des Parolenspiegels der Parteien durfte der Abstimmungsausgang im Februar 1994 – insbesondere bei den zwei Varianten zur Schwerverkehrsabgabe – mit Spannung erwartet werden. Während nämlich bei der Autobahnvignette nur vier kantonale Sektionen der SVP (Freiburg, Genf, Solothurn, Zug) und zwei FDP-Kantonalparteien (Freiburg und Obwalden) aus dem Konsens der Regierungsparteien ausscherten, waren es bei der pauschalen Schwerverkehrsabgabe bereits 16 Kantonalparteien (1 CVP, 6 FDP, 9 SVP), welche den StimmbürgerInnen ein Nein empfahlen. Bei der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe beschlossen die SVP-Schweiz und mit ihr zusammen weitere 34 Kantonalparteien (15 SVP, 3 CVP und 16 FDP) die Nein-Parole.

In der Abstimmung war die Zustimmung zu allen drei Vorlagen überraschend hoch. 72 Prozent – also 13 Prozentpunkte mehr als 1984 – stimmten der pauschalen Schwerverkehrsabgabe zu. Bei der Autobahnvignette lag der Ja-Anteil 16 Prozente über dem Ergebnis von 1984. Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe fand mit 67 Prozent mehr als doppelt so viel Unterstützung als die VCS-Initiative vor 8 Jahren. Auch die regionalen Differenzen fielen im Vergleich zu früheren Abstimmungen kleiner aus. Im Februar 1994 fand die pauschale Schwerverkehrsabgabe in allen welschen Kantonen Zustimmung und bei der Vignette wiederholten nur gerade Neuenburg und Waadt ihr Nein von 1984.

2.2 Wahrnehmungen

Bei Vignette und pauschaler Schwerverkehrsabgabe führten Einfachheit und Konkretheit, Vertrautheit und Alltagsbezug der Vorlagen dazu, dass die Stimmberechtigten bei der Wahrnehmung der Inhalte keine Mühe hatten. Hinweise auf den finanziellen Aspekt überwogen dabei eindeutig: Bei der Autobahnvignette geben viele Befragte ganz präzise Angaben über Höhe des Betrags bzw. Ausmass der Erhöhung (55 Prozent). Andere wiederum wissen, dass es um eine Erhöhung ging (23 Prozent) oder erwähnen die Anpassung an die Teuerung (11 Prozent). Bei der pauschalen Schwerverkehrsabgabe verweisen 29 Prozent auf die Erhöhung der Abgabe. Immerhin 16 Prozent machen die präzise Angabe, dass es sich um eine pauschale Abgabe, abgestuft nach Gewicht, handle. Die Anpassung an die Teuerung wird von 6 Prozent der Befragten erwähnt. Ebenfalls häufig wird auf den formalen Aspekt der Vorlagen verwiesen; also darauf, was getan wird. 37 Prozent der Antwortenden geben an, dass es sich um die Weiterführung bzw. definitive Einführung der Vignette handle. Bei der Schwerverkehrsabgabe erwähnen insgesamt 15 Prozent diesen Aspekt.

Tabelle 2.1: Wahrnehmungen zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe

Wahrnehmungen	Prozent der Antwortenden
<i>Wahrnehmungen zum finanziellen Aspekt («wieviel?»)</i>	
Abgabe nach gefahrenen km oder Treibstoffverbrauch	30
Abgabe nach Gewicht oder km bzw. Treibstoffverbrauch	15
Andere	6
<i>Wahrnehmungen zum funktionalen Aspekt («für was?»)</i>	
Je mehr jemand fährt, desto mehr bezahlt man	10
Verursacherprinzip	9
Andere	
<i>Wahrnehmungen zum formalen Aspekt («was?»)</i>	
Ungenauere Wahrnehmungen	7
Wiederholung des Vorlagentitels	3
Unzutreffende Wahrnehmungen	3
Weiss nicht (mehr), überfordert, vergessen	18
Da Zweifachnennungen möglich, steigt das Total der Prozente auf über 100. N= 691 (ohne die Kategorie «keine Angabe»).	
Quelle: VOX-Analyse der eidg. Abstimmung vom 20.2.1994.	

Präzise und relativ abstrakte Wahrnehmungen auf der einen und geringe Unterschiede zwischen Befürworter- und Gegnerschaft auf der anderen Seite verweisen deshalb auf eine unpolemische und wenig polarisierte Ausgangslage. Die vorwiegend finanzpolitische Wahrnehmung ist nüchtern und erfolgt kaum unter der Perspektive einer zusätzlichen Besteuerung. Gleichzeitig ist die Wahrnehmung aus funktionaler und somit auch umweltpolitischer Perspektive selten. Bei der Autobahnvignette erwähnen 6 Prozent der Antwortenden diese Dimension, bei der pauschalen Schwerverkehrsabgabe 9 Prozent.

Kenntnisse und Wahrnehmungen zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe unterscheiden sich gegenüber den zwei anderen Vorlagen vor allem in zweierlei Hinsicht:

Erstens wird deutlich häufiger auf das umweltpolitische Ziel der Vorlage hingewiesen. Das Verursacherprinzip und dessen konkrete Ausgestaltung nach dem Motto «wer mehr fährt, soll mehr bezahlen» werden von 19 Prozent der Befragten erwähnt. Zweitens geben deutlich mehr Personen an, keine Kenntnisse zu haben oder von der Vorlage überfordert zu sein. Dieser recht hohe Anteil ist indessen auch auf die Nicht-UrnengängerInnen zurückzuführen. Immerhin 45 Prozent der Stimmberechtigten können die präzise Angabe machen, dass die leistungsabhängige Abgabe sich nicht nur nach dem Gewicht, sondern auch nach gefahrenen Kilometern oder dem Treibstoffverbrauch richten soll.

2.3 Das Stimmverhalten

Tabellen 2.2 und 2.3 zeigen bei den drei Vorlagen über die Gebühren für die Strassenbenützung weitgehend identische Konfliktfronten. Diese sind mehr von politischen als von gesellschaftlichen Merkmalen geprägt. Von der Vignette, über die pauschale zur leistungsabhängigen Stimmabgabe nimmt die Polarisierung allgemein zu.

Die Mitgliedschaft zu einer Umweltschutzorganisation prägt das Stimmverhalten stark. Angesichts der doch sehr heterogenen Zusammensetzung dieser Gruppe – mit Mitgliedern von Greenpeace, dem VCS, dem Schweizerischen Bund für Naturschutz, dem WWF u. a. – und der Tatsache, dass die meisten Umweltschutzorganisationen keine Empfehlung abgaben, ist die stabile und beinahe geschlossene Unterstützung bei allen drei Vorlagen doch bemerkenswert. Jeweils 88 Prozent der Mitglieder – also bis zu 19 Prozentpunkte über dem Durchschnitt – unterstützen alle drei Vorlagen. Eine ähnlich stabile und positive Einstellung besteht nur bei den SympathisantInnen der SPS, bei den Befragten mit einer nachmaterialistischen Werthaltung sowie den ausdrücklichen Nicht-Mitgliedern von Automobilklubs oder Transportunternehmen. In den Gruppen, die ohnehin kritischer eingestellt sind, gilt hingegen im Regelfall, was bei den Nicht-Mitgliedern von Umweltschutzorganisationen zu beobachten ist: Von der Vignette zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe nimmt die Unterstützung ab.

Der Sozialdemokratischen Partei sowie der CVP gelang es am besten, ihre Anhängerschaften hinter die dreifache Ja-Parole zu scharen. Weit weniger erfolgreich war die FDP. Deren Anhängerschaft befolgt die Empfehlung der schweizerischen Parteileitung höchstens so stark wie der schweizerische Durchschnitt (zwischen 75 und 68 Prozent Ja-Anteile). Haben sich vielleicht FDP-SympathisantInnen mehr zu ihrem unmittelbaren Umfeld, den kantonalen Parteien, loyal gezeigt? Auch das stimmt nur beschränkt. In den 16 Kantonen, in denen FDP-Parteien Verwerfung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe empfahlen, stimmte eine Mehrheit der Parteianhängerschaft (57 Prozent) dennoch der Vorlage zu. Mit Blick auf die nationale Parole ist also der Ja-Stimmenanteil bei den FDP-SympathisantInnen zu klein und auf der kantonalen Ebene zu gross, um von einer breiten Gefolgschaft reden zu können. Dies trifft noch akzentuierter für die SVP zu. Bei der Vignette und pauschalen Schwerverkehrsabgabe erreicht die Partei einen Geschlossenheitsgrad von 62 bzw. 61 Prozent. Der Nein-Parole zur

Tabelle 2.2: Das Stimmverhalten nach politischen Merkmalen bei den Vorlagen zu den Strassenbenützungsgebühren

Merkmal/Cramer's V** Kategorie	% Ja-Stimmen Vignette	% Ja-Stimmen Pauschale SVA	% Ja-Stimmen Leistungs- abhängige SVA
Total effektiv	69	72	67
Total VOX	74	72	69
<i>Vertrauen in die Regierung</i>	<i>C'V: 0.37</i>	<i>C'V: 0.34</i>	<i>C'V: 0.35</i>
Vertrauen	88	85	83
weder/noch	85	85	82
Kein Vertrauen	54	54	50
<i>Umweltschutzorganisation</i>	<i>C'V: 0.24</i>	<i>C'V: 0.26</i>	<i>C'V: 0.28</i>
Mitglieder	88	88	88
SympathisantInnen	76	75	72
Übrige	61	58	54
<i>Links-Rechts-Orientierung</i>	<i>C'V: 0.22</i>	<i>C'V: 0.27</i>	<i>C'V: 0.28</i>
Ganz links	86	86	84
Links	80	86	84
Mitte	73	66	64
Rechts	80	81	78
Ganz rechts	46	50	42
Keine Position	64	57	55
<i>Parteibindung</i>	<i>C'V: 0.19</i>	<i>C'V: 0.20</i>	<i>C'V: 0.23</i>
FDP	75	71	68
SPS	88	89	89
CVP	81	80	78
SVP	62	61	54
Keine Partei	68	67	63
<i>Werthaltung</i>	<i>C'V: 0.15</i>	<i>C'V: 0.20</i>	<i>C'V: 0.20</i>
Materialistisch	66	58	58
Gemischt	77	74	74
Nachmaterialistisch*	92	92	92
<i>Transport-/Automobilklub</i>	<i>C'V: 0.14</i>	<i>C'V: 0.15</i>	<i>C'V: 0.21</i>
Mitglieder	67	66	60
SympathisantInnen	70	65	62
Übrige	80	80	80

* Die mit * gekennzeichneten Kategorien sind als Tendenz zu interpretieren, da die Anzahl Antworten keine quantitativen Schlüsse zulässt.

** Zur Interpretation der statistischen Masszahlen vgl. Methodischer Steckbrief.

Quelle: VOX-Analyse der eidg. Abstimmung vom 20.2.1994.

leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe folgte nicht einmal die Mehrheit der Anhängerschaft; 54 Prozent sagten ja.

Zwischen dem Vertrauen in die Regierung und dem materiellen Stimmverhalten besteht der statistisch stärkste Zusammenhang. Das allein ist noch keineswegs überraschend. Konsequenterweise sind Stimmberechtigte mit geringem Regierungsvertrauen dort am wenigsten gewillt, eine Vorlage zu unterstützen, wo der Regierung am meisten Handlungsspielraum überlassen wird. Dies ist bei der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe der Fall. Erstaunlich ist deshalb eher, dass das Regierungsvertrauen auch bei der Vignette wichtig war. Zwischen der Zustimmung zwischen den Befragten mit Vertrauen und jenen mit Misstrauen besteht eine Differenz von 34 Prozentpunkten. Das ist ein Hinweis dafür, dass sich gerade bei Vorlagen mit Alltagsbezug und direkter Betroffenheit Misstrauen und ein Faust-im-Sack-Potential Luft verschafft.

Die Links-Rechts-Orientierung spielt bei allen drei Vorlagen eine Rolle, gewinnt aber bei der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe an Bedeutung. Die Beziehung ist allerdings nicht einfach linear nach dem Motto, je mehr rechts, desto weniger Ja-Stimmen. Während das politische linke Lager überdurchschnittlich und die politische Mitte unterdurchschnittlich zustimmt, ist die Rechte nämlich gespalten: Unter den rechts Stehenden unterstützen zwischen 78 und 81 Prozent die drei Vorlagen. Erst am Ende des rechten Spektrums bröckelt die Unterstützung ab. Hier verwerfen Mehrheiten sowohl Vignette als auch leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe; die pauschale Abgabe für den Schwerverkehr wird mit 50 Prozent nur knapp angenommen.

Die Unterstützung der Strassenbenützungsgebühren hat gegenüber den Abstimmungen von 1984 und 1986 stark zugenommen. Bei den gesellschaftlichen Faktoren, welche für das Stimmverhalten entscheidend sind, zeigen sich hingegen wenig Veränderungen: Die Zugehörigkeit zu einer Wirtschaftsregion bzw. Sprachgruppe, der PW-Besitz, die berufliche Stellung, die Erwerbstätigkeit sowie das Alter gehören zu den wichtigsten Erklärungsfaktoren. Das Geschlecht hat keinen signifikanten und die Bildung einen nur schwachen Einfluss auf das Stimmverhalten.

Für die Interpretation des Abstimmungsausgangs fällt dabei – wie bereits 1984 – das Abstimmungsverhalten der verschiedenen Altersgruppen ins Gewicht. Vor zehn Jahren waren es die über 60jährigen Stimmberechtigten, die überdurchschnittlich stark zustimmten. Dasselbe gilt im Februar 1994. Am ehesten noch schliessen sich die ganz jungen Stimmberechtigten im Alter zwischen 18 und 29 der Gruppe der über 60jährigen an. Ein anschauliches Beispiel dafür, dass Konflikte zwischen der alten und jungen Generation – auch in Vorlagen, die vom Zeitgeist geprägt sind – nicht vorprogrammiert sind. Gleichzeitig ist damit aber auch die These widerlegt, der Erfolg der Abstimmung sei auf die spezielle Unterstützung der Jungen zurückzuführen. Die folgenden Kapitel über Motive und Argumente werden indessen noch zeigen, ob dem ähnlichen Stimmverhalten von Jung und Alt auch ähnliche Motive zugrunde lagen.

Wer kein Auto besitzt, hat mit 91 Prozent bzw. 84 Prozent überdurchschnittlich oft für die Vignette bzw. leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe gestimmt. Haushalte mit einem Auto entsprechen ziemlich genau dem schweizerischen Durchschnitt. Wer jedoch in seinem Haushalt mehrere Privatautos verfügbar hat, der ist allen drei Vorlagen gegenüber deutlich skepti-

Tabelle 2.3: Das Stimmverhalten nach gesellschaftlichen Merkmalen bei den Vorlagen zu den Strassenbenützungsgebühren

Merkmal/Cramer's V** Kategorie	% Ja-Stimmen Vignette	% Ja-Stimmen Pauschale SVA	% Ja-Stimmen Leistungs- abhängige SVA
Total VOX	74	72	69
<i>PW-Besitz</i>	<i>C'V: 0.24</i>	<i>C'V: 0.25</i>	<i>C'V: 0.24</i>
Kein Auto	91	86	84
Ein Auto	75	76	73
Mehrere Autos	58	53	52
<i>Sprachregionen*</i>	<i>C'V: 0.23</i>	<i>C'V: 0.26</i>	<i>C'V: 0.24</i>
Deutsche Schweiz	79	78	76
Französische Schweiz	55	50	48
<i>Alter</i>	<i>n. s.</i>	<i>C'V: 0.18</i>	<i>C'V: 0.18</i>
18–29jährig	74	72	72
30–39jährig	66	67	67
40–49jährig	70	65	60
50–59jährig	73	69	67
60–69jährig	78	77	72
70 und älter	86	90	87
<i>Erwerbstätigkeit</i>	<i>C'V: 0.13</i>	<i>C'V: 0.18</i>	<i>C'V: 0.20</i>
Voll-erwerbstätig	69	65	63
Teil-erwerbstätig	71	69	61
Nicht-erwerbstätig	82	83	82
<i>Berufliche Stellung</i>	<i>n. s.</i>	<i>C'V: 0.17</i>	<i>C'V: 0.20</i>
Selbständige	66	62	60
Mittlere Angestellte	74	75	73
Untere Angestellte	68	56	49
ArbeiterInnen	62	55	51

* In der italienischen Schweiz machen zu wenig Befragte eine materielle Angabe, damit ein quantitativer Schluss zulässig wäre.

** Zur Interpretation der statistischen Masszahlen vgl. Methodischer Steckbrief. Das Zusammenhangsmass wird nur bei Signifikanz ($p < 0.05$) ausgewiesen. n.s = nicht signifikant.

Quelle: VOX-Analyse der eidg. Abstimmung vom 20.2.1994.

scher eingestellt. Offenbar sind gerade jene Leute, die für ihren Privatwagenbestand am meisten Geld aufwenden können, am wenigsten dazu bereit, einen Beitrag zur Kostenwahrheit im Strassenverkehr zu leisten.

2.4 Die spontanen Entscheidmotive

Die folgenden Tabellen zeigen, dass innerhalb der breiten Palette von Beweggründen für ein Ja zu den drei Vorlagen zwei Motivgruppen dominieren: finanz- und verkehrspolitische. Ein wichtiger gradueller Unterschied besteht allerdings. Während bei der Autobahnvignette die finanzpolitischen Motive überwiegen, stehen bei den zwei Vorlagen zur Schwerverkehrsabgabe die verkehrspolitischen Motive im Vordergrund.

2.4.1 Die Motive der Ja-Stimmenden bei der Autobahnvignette

Bei der Begründung des Stimmenscheids zur Autobahnvignette wird am häufigsten auf das Ausland Bezug genommen (22 Prozent). Dabei ist für 11 Prozent der Antwortenden entscheidend, dass auch AusländerInnen, welche die Schweiz durchqueren, eine Abgabe leisten müssen. Die übrigen 11 Prozent verweisen darauf, ähnliche Abgaben würden auch im Ausland erhoben und seien zum Teil wesentlich höher. Im Transitland Schweiz bleibt also das Argument wichtig, dass auch ausländische Strassenbenützer zur Kasse gebeten werden. Es ist aber keineswegs mehr so dominant wie 1984, wo jede dritte Person der Vorlage zustimmte, weil auch Ausländerinnen und Ausländer von der Abgabe betroffen seien. Heute dient der Bezug zum Ausland offenbar auch als Basis für einen nüchternen Preisvergleich.

Tabelle 2.4: Motive der Ja-Stimmenden bei der Autobahnvignette

Ja-Motive	Prozent der Antwortenden
<i>Finanzpolitische Motive</i>	
Im Ausland bezahlt man auch/mehr; Ausländer bezahlen auch	22
Bescheidener Betrag	17
Staat braucht Geld, Bundeskasse	15
Anpassung an Teuerung	8
Andere	4
<i>Verkehrs- und umweltpolitische Motive</i>	
Wer fährt, soll auch bezahlen	20
Strassenkosten/Strassenunterhalt muss bezahlt werden	16
Verursacherprinzip	6
Andere	4
<i>Gefühlsmässige, undifferenzierte, taktische Motive</i>	
Ist gut, notwendig, bin einverstanden	14
Hat sich bewährt	7
Andere	2
Diverse und nicht zutreffende Motive	4
Bemerkungen: Da Zweifachnennungen möglich, steigt das Total der Prozente auf über 100. N = 382 (ohne die Kategorie «keine Angabe»).	
Quelle: VOX-Analyse der eidg. Abstimmung vom 20.2.1994.	

2.4.2 Zwischenfazit

Wahrnehmung und Entscheidungsmotive bei der Vignette haben eines gemeinsam: die finanzpolitische Dimension. Diese Verweise auf die Staatsfinanzen sind jedoch nicht polemisch oder negativ im Sinne einer zusätzlichen Steuerbelastung gefärbt, sondern positiv im Sinne eines auch im Vergleich zum Ausland bescheidenen Beitrags an die leere Bundeskasse. Wenn aber finanzielle Überlegungen im Vordergrund standen, ist es dem Bundesrat offensichtlich gelungen, eine Vorlage auszuarbeiten, welche der Kosten-Nutzen-Analyse der Stimmberechtigten Stand hielt. Deshalb bietet diese Abstimmung – in Zusammenhang mit den jüngsten Urnengängen über die Mehrwertsteuer oder den Treibstoffzoll – die Gelegenheit, Grundannahmen der ökonomischen Theorie der Politik differenzierter anzuwenden. Zwei Grundgedanken dieser Theorie des rationalen Abstimmungsverhaltens besagen nämlich, die Regierung finde erstens in wirtschaftlich angespannten Phasen bei den Stimmberechtigten wenig Unterstützung und BürgerInnen würden zweitens bei Stimmenscheiden an ihr eigenes Portemonnaie denken. Wenn die wahrgenommenen Kosten einer Vorlage höher sind als der vermutete Nutzen, dann sagen die rationalen StimmbürgerInnen nein. Die in der VOX-Analyse erhobenen Wahrnehmungen und Beweggründe sowie andere Forschungsergebnisse legen indessen einige Differenzierungen dieser Thesen nahe: Als Bezugsgrösse für rationale Kosten-Nutzen-Kalküle dient nicht nur die individuelle Wirtschaftslage, sondern auch die Lage der gesamten Nation («Staat braucht Geld, Bundeskasse»). Die Belastung des eigenen Portemonnaies muss folglich nicht ausschlaggebend sein. Möglich ist nämlich auch, dass Kostenkalküle erst von einer bestimmten Grösse an ins Gewicht fallen («bescheidener Betrag»). Wenn aber Kosten nur dann ins Gewicht fallen, wenn sie eine bestimmte Schwelle überschreiten, dann kann auch der erwartete Nutzen – die Zweckbindung der Mittel für den Unterhalt der Strassen und die Deckung der Strassenkosten – höher sein als die bescheidenen Kosten. Rationale Stimmberechtigte stimmen in diesem Fall ja.

2.4.3 Die Motive der Ja-Stimmenden bei den zwei Vorlagen zur Schwerverkehrsabgabe

Im Vergleich zur Autobahnvignette treten bei den zwei Vorlagen zur Schwerverkehrsabgabe gefühlsmässige und rein finanzpolitische Motive in den Hintergrund. Die Argumentationsweise verlagert sich – vor allem bei der verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe – auf die verkehrspolitische Ebene. Dabei heisst Verkehrspolitik auch hier vor allem Kostenwahrheit für die Verkehrsträger. So unterstützen 22 bzw. 19 Prozent der Antwortenden ein eher rudimentäres Verursacherprinzip, wonach bezahlen soll, wer fährt. Bei der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe werden aber noch weitere Differenzierungen gemacht: 20 Prozent der Antwortenden begründen ihr Ja mit dem Verursacherprinzip, weitere 16 Prozent bringen eine genaue Umschreibung dieses Prinzips, wonach jemand umso mehr bezahlt, je mehr er fährt. Weitere 17 Prozent machen geltend, dass die verbraucherabhängige Abgabe eine gerechtere Verteilung der Kosten bringe und damit auch der Bahn nütze. Zudem geht mit dieser Differenzierung einher, dass häufiger umweltschutzpolitische Motive aufgeführt werden. 13 Prozent nennen Ziele wie die Eindämmung der Luftverschmutzung oder Lärmbelastung als Beweggründe für ihr Ja.

1986 in der Debatte um die VCS-Initiative stand das Ziel «Umweltschutz» im Vordergrund; 1994 ging es um das Mittel «Verursacherprinzip». Damit einher geht eine Differenzierung in

Tabelle 2.5: *Motive der Ja-Stimmenden bei den zwei Schwerverkehrsabgaben*

Ja-Motive	Prozent der Antwortenden	
	Pausch. SVA	Leist. SVA
<i>Verkehrspolitische Motive</i>		
Wer fährt, soll auch bezahlen	22	19
Verursacherprinzip	15	20
Wer mehr fährt, soll auch mehr bezahlen	—	16
Schwerverkehr belastet Strassen am stärksten	13	4
Strassenkosten/ Strassenunterhalt muss bezahlt werden	11	4
Gerechte Verteilung, nützt der Bahn	7	17
Andere, verschiedene	2	2
<i>Finanzpolitische Motive</i>		
Staat braucht Geld, Bundeskasse	8	4
Im Ausland bezahlt man auch/mehr; Ausländer bezahlen auch	5	2
Anpassung an die Teuerung	4	—
Andere	5	2
<i>Gefühlsmäßige, undifferenzierte, taktische Motive</i>		
Ist gut, notwendig, bin einverstanden	9	7
Andere, verschiedene	6	3
<i>Umweltschutzpolitische Motive</i>		
Empfehlung Dritter	9	13
Diverse und nicht zutreffende Motive, weiss nicht (mehr)	6	5
	4	4
Pauschale Schwerverkehrsabgabe (Pausch. SVA): N = 339 (ohne die Kategorie «keine Angabe»); Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Leist. SVA): N = 315 (ohne die Kategorie «keine Angabe»); Da Zweifachnennungen möglich, steigt das Total der Prozente auf über 100. Quelle: VOX-Analyse der eidg. Abstimmung vom 20.2.1994.		

der Argumentationsweise. Heute sind weite Teile der Stimmberechtigten mit dem einen oder anderen Aspekt des Verursacherprinzips vertraut.

18 bis 29jährige und Stimmberechtigte im Alter über 60 Jahren haben die drei Vorlagen überdurchschnittlich unterstützt. Haben sie auch dieselben Beweggründe dazu bewogen? Die VOX legt folgende Differenzierungen nahe: Erstens finden Aspekte der verkehrspolitischen Kostenwahrheit unter den 18–29jährigen mehr Berücksichtigung als unter den ältesten Stimmberechtigten. Die Differenz bewegt sich zwischen 12 und 23 Prozentpunkten. Zweitens lässt sich diese Idee der Kostenwahrheit bei den 18–29jährigen besser mit dem abstrakten Begriff «Verursacherprinzip» verkaufen; bei den über 60jährigen Stimmberechtigten ist es die konkrete Umschreibung «wer fährt, soll auch bezahlen». Die älteren Ja-Stimmenden nennen drittens finanzpolitische Entscheidungsmotive etwas häufiger. Bei der Vignette sind es 3 Prozentpunkte mehr, bei der pauschalen Schwerverkehrsabgabe 8 Prozentpunkte mehr als bei der jüngsten Gruppe von Stimmberechtigten.

Motive in bezug auf die verkehrspolitische Kostenwahrheit sind auch in der Romandie weniger prominent vertreten. Gegenüber der deutschen und italienischen Schweiz bestehen Abweichungen von 7 bis zu 20 Prozentpunkten (bei der pauschalen bzw. leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe). Dabei zeigen sich auch alltagssprachliche Feinheiten: Während in der deutschen Schweiz der Begriff «Verursacherprinzip» beliebt ist, ist es in französischer Schweiz der Terminus «pollueur-payeur».

2.4.4 Die Motive der Nein-Stimmenden

Die Motive der Nein-Stimmenden lassen sich bei allen drei Vorlagen im wesentlichen in zwei Gruppen unterteilen: gefühlsmässige und finanzpolitische Motive. Wie *Tabelle 2.6* zeigt, sind auch die Begründungen, die Gruppenbezüge herstellen, emotional gefärbt.

Tabelle 2.6: Die Motive der Nein-Stimmenden bei den drei Vorlagen über die Strassenbenützungsgebühren

Nein-Motive	Prozent der Antwortenden		
	Vignette	Pausch. SVA	Leist. SVA
<i>Finanzpolitische Motive</i>			
Preiserhöhungen auf KonsumentInnen abgewälzt	—	36	29
Zu teuer	34	25	—
Bund soll sparen	12	6	7
Andere, verschiedene	14	21	27
<i>Gruppenbezüge</i>			
Autofahrer sind keine Milchkühe	21	—	—
Andere, verschiedene	2	12	21
<i>Gefühlsmässige, undifferenzierte und taktische Motive</i>			
Motive in Bezug auf den Systemwechsel	37	10	16
Diverse und nicht zutreffende Motive		—	6
		3	11
Vignette: N = 130 (ohne die Kategorie «keine Angabe»).			
Pauschale Schwerverkehrsabgabe (Pausch. SVA): N = 125 (ohne die Kategorie «keine Angabe»).			
Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Leist. SVA): N = 123 (ohne die Kategorie «keine Angabe»).			
Da Zweifachnennungen möglich, steigt das Total der Prozente auf über 100.			
Quelle: VOX-Analyse der eidg. Abstimmung vom 20.2.1994.			

Im Gegensatz zu den Ja-Stimmenden ist bei den Nein-Stimmenden das eigene Portemonnaie zentral. Bei der Autobahnvignette geben insgesamt 60 Prozent finanzpolitische Motive an. Dabei lautet die häufigste Begründung «das ist zu teuer» (34 Prozent) und weitere 5 Prozent führen an, die Lebenskosten würden immer höher oder «heute wollen sie dies – morgen das». Bei der pauschalen bzw. verbrauchsabhängigen Abgabe lautet die häufigste Befürchtung, die folgenden Preiserhöhungen würden auf die KonsumentInnen abgewälzt. Damit hat sich die bereits bei den Abstimmungen von 1984 und 1986 praktizierte Strategie der Gegner, die Opposition gegen eine Abgabe für den Schwerverkehr zu einem Anliegen der KonsumentInnen zu machen, wiederum als die im Vergleich erfolgsversprechendste herauskristallisiert.

Bei der Autobahnvignette begründen 21 Prozent der Antwortenden ihr Nein mit Aussagen wie «die Autofahrer sind keine Milchkühe». Andere gefühlsmässige Argumente lauten «das geht zu weit» oder ist «zu bürokratisch» (je 9 Prozent). Weitere jeweils 4 Prozent führen auf, dass sie schon 1984 dagegen waren oder dass sie schlicht gegen die definitive Einführung sind.

Bei der pauschalen bzw. leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe ist das Spektrum der gefühlsmässigen Begründungen noch breiter. 3 bzw. 2 Prozent bewerten die Abgabe als «schlechte Sache», 2 bzw. 7 Prozent der Antwortenden geht die Vorlagen zu weit. Einige wenige erwähnen bei der pauschalen Abgabe auch taktische Erwägungen: 2 Prozent haben nein gestimmt, weil sie zur verbrauchsabhängigen Abgabe ja gesagt haben. Gegen die leistungsabhängige Abgabe wird darüber hinaus auch häufig eingewendet, sie sei zu bürokratisch (5 Prozent). Bei den gruppenbezogenen Motiven wird die Solidarität mit Lastwagenfahrern aufgeführt (5 Prozent bei der pauschalen Abgabe) oder es wird kritisiert, die StrassenbenützerInnen würden schon genug zur Kasse gebeten (2 bzw. 6 Prozent bei der pauschalen bzw. leistungsabhängigen Abgabe). Gegen die leistungsabhängige Vorlage wird zudem eingewendet, diese Abgabe gefährde die Existenz vieler Firmen (11 Prozent).

2.5 Die Argumente zu den Strassenbenützungsgebühren

2.5.1 Die Autobahnvignette und pauschale Schwerverkehrsabgabe

Um die Wirkung einzelner Argumente aus dem Abstimmungskampf angemessen zu erfassen, werden in einem ersten Schritt das Einverständnis zu den Argumenten und in einem zweiten Schritt die Verhaltensrelevanz dieser Zustimmung für den Stimmentscheid untersucht.

Die breiteste Unterstützung (85 Prozent der Stimmberechtigten) findet zunächst das Argument, mit der Vignette und pauschalen Schwerverkehrsabgabe könne das schweizerische Verkehrsnetz nicht gratis von AusländerInnen benutzt werden. *Tabelle 2.7* ist jedoch zu entnehmen: Die Zustimmung zu diesem Argument ist das eine, das andere ist die Frage, ob das Einverständnis auch das Stimmverhalten beeinflusste. Das war lediglich bei 78 bzw. 77 Prozent der Fall. Soviele Personen haben zugestimmt und an der Urne tatsächlich auch ein Ja für die Vignette bzw. die pauschale Schwerverkehrsabgabe eingelegt.

Besondere Wirkung und Verhaltensrelevanz ging deshalb nicht von dem Argument mit der grössten Unterstützung aus, sondern von den zwei folgenden Argumenten: Mit den Einschätzungen, dass sich die beiden Abgaben bewährt haben und dass die Erhöhung der Vignette vertretbar sei, ging besonders oft ein Ja an der Urne einher. 88 Prozent der Personen, die sich mit der Aussage einverstanden erklären, die Erhöhung der Vignette sei angesichts der leeren Bundeskasse durchaus vertretbar, haben tatsächlich auch ja zur Vignette gesagt. Wer der Aussage zustimmt, Vignette und Schwerverkehrsabgabe hätten sich bewährt, hat zu 84 Prozent bzw. 82 Prozent ja zur Vignette oder zur pauschalen Schwerverkehrsabgabe gesagt. Diese zwei Argumente hatten bei der Anhängerschaft der SPS besondere Wirkung, die schwächste Wirkung bei den SympathisantInnen der SVP. In der Romandie war die Wirkung der zwei Argumente deutlich schwächer als in der deutschen Schweiz. Darüber hinaus zeigt sich bei der finanzpolitischen Argumentation zur Vignette wiederum eine besondere Wirkung unter den

Tabelle 2.7: Verhaltensrelevanz der Pro- und Kontra Argumente zur Vignette und pauschalen Schwerverkehrsabgabe

Pro- und Kontra-Argumente	Stimmverhalten	AV Pausch.SVA	
1) Die Anpassung der Autobahnvignette an die Teuerung und damit Erhöhung um 10 Franken ist angesichts der leeren Bundeskasse durchaus vertretbar. Sogar im Ausland sind die Strassenbenützungsgebühren höher.	Ja-Stimmende	88	
	Nein-Stimmende	12	
2) Die Autobahnvignette und pauschale Schwerverkehrsabgabe haben sich seit ihrer Einführung bewährt.	Ja-Stimmende	84	82
	Nein-Stimmende	16	18
3) Mit der Autobahnvignette und pauschalen Schwerverkehrsabgabe können die ausländischen Auto- und Lastwagenfahrer nicht gratis das schweizerische Verkehrsnetz benutzen.	Ja-Stimmende	78	77
	Nein-Stimmende	22	23
4) Die Weiterführung von Autobahnvignette und pauschaler Schwerverkehrsabgabe ist solange gerechtfertigt, wie der private Strassenverkehr seine Kosten nicht deckt.	Ja-Stimmende	85	83
	Nein-Stimmende	15	17
5) Eine Anpassung der pauschalen Schwerverkehrsabgabe an die Teuerung und damit Erhöhung um 30% geht zu weit. Das einheimische Strassentransportgewerbe wird über die Treibstoffzölle schon genug zur Kasse gebeten.	Ja-Stimmende		46
	Nein-Stimmende		55
6) Die sogenannte Zweckbindung ist unsinnig, wonach die Einnahmen bei der Autobahnvignette und der pauschalen Schwerverkehrsabgabe nicht mehr für die allgemeine Bundeskasse, sondern für Strassenzwecke verwendet werden.	Ja-Stimmende	68	67
	Nein-Stimmende	32	34
<p>Lesebeispiel: Von den Personen, welche dem Argument zugestimmt haben, Autobahnvignette (AV) und pauschale Schwerverkehrsabgabe (Pausch. SVA) hätten sich bewährt, haben 84% ja zur Autobahnvignette und 82% ja zur pauschalen Schwerverkehrsabgabe gesagt. 16 bzw. 18% haben nein zur Vignette bzw. zur pauschalen Schwerverkehrsabgabe gesagt.</p> <p>Bemerkungen: Abweichungen vom Total (100%) ergeben sich aufgrund von Rundungen.</p> <p>Quelle: VOX-Analyse der eidg. Abstimmung vom 20.2.1994.</p>			

ältesten Stimmberechtigten. Sie unterstützen die Argumentation, die Erhöhung der Vignette sei angesichts der leeren Bundeskasse vertretbar, nicht nur überdurchschnittlich; 91 Prozent von jenen, die zustimmen, haben schliesslich auch an der Urne Ja zur Vignette gesagt.

Die auf dem Verursacherprinzip fussende, etwas kompliziertere Argumentation, Vignette und pauschale Schwerverkehrsabgabe seien solange gerechtfertigt, wie der Strassenverkehr seine verursachten Kosten nicht decke, ist bei den Stimmberechtigten etwas weniger attraktiv. 64 Prozent erklären sich einverstanden. Politisch überhaupt nicht Interessierte können dieser Argumentationsweise am wenigsten folgen: Von ihnen stimmen lediglich 39 Prozent zu und ganze 35 Prozent geben keine Stellungnahme ab. Dennoch wirkte die Argumentation durchaus überzeugend: Wer sich damit einverstanden erklärt, hat bei der Vignette zu 85 Prozent und bei der pauschalen Abgabe zu 83 Prozent ja gestimmt.

Die gegnerischen Argumente schneiden sowohl hinsichtlich ihrer Attraktivität als auch ihrer Verhaltensrelevanz schlecht ab. Die vor allem von links-grünen Kreisen erhobene Kritik an der Zweckbindung der Mittel für die Strassenbauten teilen gerade 38 Prozent der Stimmberechtigten, 44 Prozent sind nicht einverstanden. In zwei Dritteln der Fälle war zudem dieses Einverständnis für den Stimmentscheid nicht entscheidend: 68 bzw. 67 Prozent haben dennoch ja zur Vignette oder pauschalen Schwerverkehrsabgabe gesagt.

Die Kritik an der pauschalen Schwerverkehrsabgabe von Seiten des Transportgewerbes war nur wenig erfolgreicher. 47 Prozent teilen die Sichtweise, die Erhöhung der pauschalen Schwerverkehrsabgabe gehe zu weit; 42 Prozent stimmen zu. Nur eine knappe Mehrheit (55 Prozent) derjenigen, die sich einverstanden erklären, haben auch ein Nein in die Urne gelegt. Ganze 46 Prozent haben trotzdem der Vorlage zugestimmt.

2.5.2 Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

Bereits die spontanen Entscheidungsmotive haben gezeigt, wie wichtig die Idee der Kostenwahrheit für den Stimmentscheid war. Der Argumententest erhärtet den Befund, dass die Idee des Verursacherprinzips für das Ja zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe der Beweggrund schlechthin war: «Das Verursacherprinzip muss konsequent angewendet werden. Wer mehr fährt, soll auch mehr bezahlen.» 72 Prozent der Stimmberechtigten erklären sich mit dieser Aussage einverstanden. 20 Prozent sind gegen dieses Prinzip und nur wenige (8 Prozent) haben dazu keine Meinung. Darüber hinaus unterstützen sämtliche gesellschaftliche und politische Gruppen das Prinzip. Mit immer noch 56 bzw. 57 Prozent Zustimmung sind die Bewohner und Bewohnerinnen der französischen Schweiz bzw. politisch rechts stehende Personen am kritischsten eingestellt. Neben der breiten Zustimmung besteht aber auch eine hohe Verhaltensrelevanz: Fast alle Personen (84 Prozent), die sich mit dem Verursacherprinzip einverstanden erklären, haben der Vorlage tatsächlich auch zugestimmt.

In den Erläuterungen des Bundesrates zur Abstimmung über die Alpen-Initiative hiess es: «Der Bundesrat will zur Steuerung des Verkehrs lieber marktkonforme Mittel einsetzen als Gebote und Verbote. Eine solche Massnahme ist die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe». Sind die Stimmberechtigten dieser Argumentation gefolgt und haben sie die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe als Alternative zur Alpen-Initiative betrachtet? Offensichtlich bereitete den Stimmberechtigten diese Argumentation etwas Mühe. Lediglich 44 Prozent erklären sich damit einverstanden. Ganze 24 Prozent können oder wollen dazu keine Stellung nehmen. Darüber hinaus zeigt *Tabelle 2.8*, dass das Einverständnis zwar für das Stimmverhalten bei der Schwerverkehrsabgabe verhaltensrelevant war, bei der Alpen-Initiative jedoch kaum:

Tabelle 2.8: Verhaltensrelevanz von Pro- und Kontra-Argumenten zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe

Pro- und Kontra-Argumente	Stimmverhalten	AI	Leist. SVA
1) Das Verursacherprinzip muss konsequent angewendet werden. Wer mehr fährt, soll auch mehr bezahlen.	Ja-Stimmende		84
	Nein-Stimmende		16
2) Wirksame ökologische Massnahmen können nur in internationaler Zusammenarbeit realisiert werden. Die beabsichtigte Koordination der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe mit der Europäischen Union (ehemals EG) ist deshalb wünschenswert.	Ja-Stimmende		72
	Nein-Stimmende		28
3) Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe ist eine gute Alternative zur Alpen-Initiative, weil sie anstelle von Zwangsmassnahmen marktkonforme Mittel wie Gebühren zur Steuerung des Verkehrs verwendet.	Ja-Stimmende		82
	Nein-Stimmende		18
4) Eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe bringt viel Bürokratie und ist technisch nicht machbar.	Ja-Stimmende	51	38
	Nein-Stimmende	49	62

Lesebeispiel: Von den Personen, welche dem Argument zugestimmt haben, das Verursacherprinzip müsse konsequent angewendet werden, haben 84% ja und 16 Prozent nein zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (Leist. SVA) gesagt.

Bemerkungen: Abweichungen vom Total (100%) ergeben sich aufgrund von Rundungen. AI = Alpen-Initiative.

Quelle: VOX-Analyse der eidg. Abstimmung vom 20.2.1994.

Von den Personen, welche die Ansicht teilen, die Schwerverkehrsabgabe sei eine gute Alternative zur Alpen-Initiative, haben trotzdem nur 49 Prozent nein zur Initiative gesagt.

Ebenfalls sehr breite Zustimmung findet die Sichtweise, wirksame ökologische Massnahmen seien nur in internationaler Zusammenarbeit realisierbar. 68 Prozent der Stimmberechtigten begrüssen deshalb die vom Bundesrat beabsichtigte Zusammenarbeit mit der EU. Bei den EWR-BefürworterInnen klettert die Zustimmung auf 75 Prozent. Dennoch hatte die Argumentation beschränkte Wirkung. 28 Prozent der Personen, welche die Sichtweise teilen, haben trotzdem nein zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe gesagt.

3. Die Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» (Alpen-Initiative)

3.1 Die Ausgangslage

Im Sommer 1990 – die Schweiz stand mitten in den Verhandlungen mit der EG über den Gütertransit – kam die Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» (kurz: Alpen-Initiative) zustande. Ein loser Zusammenschluss von ExponentInnen aus SP, VCS, WWF und anderen Umweltgruppen in den Kantonen Uri, Tessin, Graubünden und Wallis hat das Volksbegehren lanciert und erhielt Unterstützung durch eine fast gleichlautende Urner Standesinitiative, die 82 Prozent der Stimmenden hinter sich wusste. Konkret richtete sich die Initiative gegen einen in den Verhandlungen über den Transitvertrag diskutierten 40-Tonnen-Korridor für Lastwagen, sowie gegen einen zweiten Strassentunnel am Gotthard oder gegen eine vierspurige Autobahn durch das Oberwallis. Die Initiative verlangte deshalb, den Lebensraum Alpen «vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs» zu schützen, indem erstens der alpenquerende Gütertransitverkehr innert zehn Jahren auf die Schiene verlagert und zweitens die Kapazität der Transitstrassen nicht weiter erhöht wird.

Zwei Jahre später lehnten jedoch der Bundesrat und eine Mehrheit im Parlament sowohl die Urner Standes- als auch die Volksinitiative mit der Begründung ab, deren Anliegen seien seit dem Abschluss des Transitvertrages mit der EG und dem Beschluss über die Neat überholt. Eine Annahme der Initiative sei vielmehr mit erheblichen Risiken verbunden. Der Transitvertrag würde gefährdet, die Schweiz könne ins verkehrspolitische Abseits geraten und mit Retorsionsmassnahmen sei zu rechnen. Diesen vermuteten Risiken hielten die InitiantInnen die europapolitischen Chancen entgegen. Die Schweiz könne in einer Vorreiterrolle dem Grundsatz der Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene zum Durchbruch verhelfen. Zudem könne der Transitvertrag das Anwachsen des Verkehrsvolumens nicht verhindern, und die von der Initiative gesetzte Frist von 10 Jahren könne eine Kollisionsgefahr mit dem Transitvertrag bis auf ein Jahr umgehen. Von den Regierungsparteien empfahl einzig die SPS Annahme der Initiative. Die drei bürgerlichen Partner gaben zwar auf nationaler Ebene die Nein-Parole heraus, ihr Konsens wurde jedoch von 10 kantonalen Ja-Parolen (7 bei der CVP; 3 FDP) sowie einigen Stimmfreigaben durchbrochen. In der Volksabstimmung nahm das Anliegen die Hürde des Ständemehrs klar, diejenige des Volksmehrs mit einem Anteil von 51,9 Prozent jedoch nur knapp.

Überraschend an diesem Ergebnis war der Erfolg. Weniger erstaunten die kantonalen Differenzen, die sich durch die Verwerfung in der Westschweiz und im Aargau ergaben. Sieht man nämlich von der besonderen Betroffenheit und damit überdurchschnittlichen Zustimmung in der Zentralschweiz ab, blieb das kantonale Muster, das man von bisherigen verkehrspolitischen Abstimmungen kennt, ziemlich stabil. Das heisst, das geschlossene Nein in der welschen Schweiz widerspiegelt keinen neuen Graben. Neu war nur, dass sich die Kantone der Zentralschweiz in die Nähe der traditionell verkehrspolitisch fortschrittlicheren Kantone mit Uri, Tessin und Basel-Stadt an der Spitze bewegten. Damit war seit Einführung des Initiativrechts erst das zwölfte Volksbegehren in einer Abstimmung erfolgreich.

3.2 Wahrnehmungen

Wahrnehmungen über Ziel und Inhalte einer Abstimmungsvorlage sind immer auch selektiv. Gerade diese von den Stimmberechtigten bewusst oder unbewusst vorgenommene Selektion sagt bereits etwas über die Erfolgsaussichten einer Vorlage aus. Gemäss der Absätze im Initiativtext boten sich drei Wahrnehmungsgruppen an: Die Frage des Gütertransitverkehrs, die Kapazitäten für den Strassentransit sowie der Schutz der Alpen.

Tabelle 3.1: Wahrnehmungen der Inhalte bei der Alpen-Initiative

Wahrnehmungen	Prozent der Antwortenden
<i>Wahrnehmungen zu Abs. 2 der Initiative: Gütertransitverkehr</i>	
Lastwagen, Schwerverkehr auf die Schiene	40
Gütertransitverkehr auf die Schiene	23
Verlagerung innert 10 Jahren, bis 2004	10
Güter, Waren auf die Schiene	8
Andere	6
<i>Wahrnehmungen zu Abs. 3 der Initiative: Strassenbau</i>	
Keine Erhöhung der Transitstrassenkapazität	7
Kein Bau oder Ausbau von Strassen mehr	6
Keine Autobahnen oder Nationalstrassen mehr	3
Andere	4
<i>Wahrnehmungen zu Abs. 1 der Initiative: Schutz der Alpen</i>	
Schutz der Alpen	6
Natur- und Umweltschutz	6
Schutz vor Belastungen des Transitverkehrs	3
Ungenauere Wahrnehmungen	4
Unzutreffende Wahrnehmungen	1
Weiss nicht (mehr), überfordert, vergessen	3
Bemerkungen: Da Zweifachnennungen möglich, steigt die Anzahl Prozente auf über 100. N= 910 (ohne die Kategorie «keine Angabe»).	
Quelle: VOX-Analyse der eidg. Abstimmung vom 20.2.1994.	

Die Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene war der Kerninhalt der Initiative. Das war auch die Wahrnehmung der Stimmberechtigten; insgesamt 87 Prozent der Antwortenden verweisen auf diesen Punkt. Von den UrnengängerInnen, die nein stimmten, erwähnten 94 Prozent diesen Aspekt, bei den Ja-Stimmenden waren es 90 Prozent. Diverse Studien belegen, dass gerade die Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene eine der bestverankerten verkehrspolitischen Grundeinstellungen bei den Schweizer Stimmberechtigten ist. Zumindest seit 1987 bewegt sich die Unterstützung dieses Anliegens auf einem hohen und stabilen Niveau von rund 80 Prozent. Im September 1992 – beim deutlichen Ja zur Neat – war

zum Beispiel die Idee der Verlagerung und des Huckepacks für die Stimmberechtigten besonders motivierend.²

Der Schutz der Alpen ist – obschon mit dem Initiativtitel hervorgehoben – für die Wahrnehmung weniger wichtig (15 Prozent). Je 6 Prozent der Antwortenden erwähnen entweder den Schutz der Alpen oder generell den Natur- und Umweltschutz als zentrales Anliegen der Initiative. Für den Erfolg der Initiative entscheidend ist jedoch, dass auch dieses Teilanliegen bei den Ja-Stimmenden besondere Sympathie findet. Sie verweisen überdurchschnittlich oft auf diesen Punkt (17 Prozent). Umgekehrt ist die Wahrnehmung von Absatz 3 über die Begrenzung der Strassentransit-Kapazität tendenziell mit einer negativen Haltung verknüpft. Die Nein-Stimmenden nennen diesen Aspekt leicht überdurchschnittlich (24 Prozent der Antwortenden).

Insgesamt lässt sich aus diesen Wahrnehmungsmustern ein erstes Erfolgsrezept der Initiative ablesen: Mit der Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene griff sie ein stabil verankertes und mehrheitsfähiges Thema auf. Auf diesem Sockel der breiten Zustimmung wirkte der Schutz der Alpen wie ein Katalysator.

3.3 Das Stimmverhalten

Die Alpen-Initiative wurde mit 52 Prozent Ja-Stimmenanteil angenommen. In der Nachbefragung der VOX-Analyse beträgt der Ja-Stimmenanteil 55 Prozent. Die Abweichung zum effektiven Resultat befindet sich damit noch innerhalb der statistischen Fehlergrenze; die Ergebnisse sind als verlässlich zu bezeichnen. Wie aber hätten die Nicht-UrnengängerInnen gestimmt und wie hätte sich eine höhere Mobilisierung ausgewirkt? Werden nur die Personen berücksichtigt, die eine materielle Aussage machen, dann hätten auch 55 Prozent der Nicht-UrnengängerInnen ein Ja in die Urne gelegt. 32 Prozent hätten laut eigenen Angaben nein gestimmt und 13 Prozent einen leeren Stimmzettel abgegeben. Bei einer vorsichtigeren Berechnung, die den Meinungsdruck nach einer Abstimmung in Rechnung stellt und deshalb die Nicht-Antwortenden miteinbezieht, beträgt der Ja-Stimmenanteil unter den Nicht-UrnengängerInnen noch 50 Prozent. Ohne zusätzliche Überzeugungsarbeit hätte deshalb eine stärkere Mobilisierung der Initiative nichts gebracht.

3.3.1 Das Stimmverhalten nach politischen Merkmalen

Eine ausgesprochen starke Polarisierung mit einer Differenz von 65 Prozentpunkten entstand bei der Selbsteinstufung in die politischen Lager: Wer sich ganz links im politischen Spektrum einstuft, stimmte der Vorlage zu 88 Prozent zu. Unter den ganz rechts stehenden Personen betrug die Unterstützung noch gerade 23 Prozent. Damit lässt sich der knapp positive Ausgang der Abstimmung aus der Kombination von zwei Effekten erklären: Aus der Geschlossenheit im rot-grünen Lager sowie dem knapp positiven Urteil von 53 Prozent in der grossen Gruppe von

² Vgl. Hardmeier, Sibylle, Analyse der eidg. Abstimmung vom 27. September 1992, GfS und FSP, Zürich/Bern 1992.

Tabelle 3.2: Das Stimmverhalten nach politischen Merkmalen bei der Alpen-Initiative

Merkmal/Kategorie	% Ja-Stimmen	Cramer's V
Total effektiv	52	
Total VOX	55	
<i>Links-Rechts-Orientierung</i>		0.34
Ganz links	88	
Links	73	
Mitte	53	
Rechts	43	
Ganz rechts	23	
Keine Position	45	
<i>Parteibindung</i>		0.30
FDP	36	
SPS	82	
CVP	48	
SVP*	43	
Keine Partei	53	
<i>Werthaltung</i>		0.30
Materialistisch	36	
Gemischt	64	
Nachmaterialistisch*	85	
<i>Umweltschutzorganisationen</i>		0.28
Mitglieder	67	
SympathisantInnen	65	
Übrige	37	
<i>Vertrauen in die Regierung</i>		0.20
Vertrauen	46	
weder/noch	75	
Kein Vertrauen	57	
<i>Stimmabsicht EWR**</i>		0.17
bestimmt dafür	45	
eher dafür	60	
eher dagegen	66	
bestimmt dagegen	61	
* Die mit * gekennzeichneten Kategorien sind als Tendenz zu interpretieren, da die Anzahl Kategorien keine quantitativen Schlüsse zulässt.		
** Frageform: Im August wurde eine Volksinitiative der Bewegung «Geboren am 7. Dezember» eingereicht, die eine neue Volksabstimmung über den EWR-Beitritt verlangt. Wenn schon am nächsten Sonntag über diese Volksinitiative entschieden würde, wie würden Sie dann stimmen?»		
Quelle: VOX-Analyse der eidg. Abstimmung vom 20.2.1994; Europabarometer-GfS.		

Personen, die sich politisch in der Mitte ansiedeln. Die Befragten, die sich in der Links-Rechts-Skala nicht einstufen, fallen indessen anteilmässig kaum ins Gewicht.

Polarisierung kennzeichnet auch das Stimmverhalten je nach Parteibindung. Zwischen dem Unterstützungsgrad der FDP-Anhängerschaft mit dem tiefsten Anteil und demjenigen der SPS-SympathisantInnen besteht eine Differenz von 46 Prozentpunkten. Bei dem hohen Ja-Stimmenanteil bei der SPS-Anhängerschaft (82 Prozent) und der knapp positiven Unterstützung der Gruppe von Parteungebundenen³ ist deshalb die Gefolgschaft innerhalb der bürgerlichen Parteien massgeblich. Insgesamt haben trotz negativen nationalen Parolen 41 Prozent der SympathisantInnen von bürgerlichen Regierungsparteien ein Ja in die Urne gelegt. Die Diskrepanz zwischen Parole und Stimmverhalten ist bei der CVP besonders augenfällig. Nur eine knappe Mehrheit folgte der nationalen Parteiführung, so dass schliesslich ein Ja-Stimmenanteil von 48 Prozent zustande kam. Widerspiegelt dieser im Vergleich hohe Ja-Stimmenanteil etwa kantonale unterschiedliche Parolen; immerhin empfahlen sieben kantonale Sektionen den Stimmberechtigten ein Ja? Kaum, denn auch in den Kantonen mit Nein-Parole sagten noch 47 Prozent der CVP-SympathisantInnen ja zur Alpen-Initiative. Der Schluss ist deshalb zulässig, dass die Parteieliten die Stimmung in ihrer Basis nur bedingt auffingen. Dies gilt etwas weniger ausgeprägt auch für die SVP und FDP. Bei letzterer entspricht der Ja-Stimmenanteil von 36 Prozent einem Geschlossenheitsgrad von 64 Prozent. Im Vergleich zur SPS ist er also deutlich kleiner und auch in den Kantonen mit einer Nein-Parole nicht höher.

Im stark zersplitterten schweizerischen Elektorat scheitern Initiativen meistens an Allianzbildungen und der Geschlossenheit innerhalb der bürgerlichen Parteien. Deshalb lässt sich aus der hier vorliegenden Konstellation ein weiteres und verallgemeinerbares Erfolgsrezept für die Initiative ablesen: Das abweichende Verhalten vieler ParteigängerInnen der bürgerlichen Parteien und die Unterstützung durch die Parteungebundenen waren bei dem knappen Abstimmungsergebnis entscheidend.

Umweltschutzorganisationen auf der einen und Transportunternehmungen wie die Astag oder Automobilklubs wie ACS und TCS auf der anderen Seite konnten 67 bzw. 56 Prozent ihrer Mitglieder für ihre jeweiligen Parolen gewinnen. Das heisst, 44 Prozent der Mitglieder von Transport- oder Automobilklubs haben ja zur Alpen-Initiative gesagt. Bereits ihre SympathisantInnen votierten jedoch mit 52 Prozent knapp für das Anliegen. Demgegenüber konnten die Umweltschutzorganisationen auch noch ihre SympathisantInnen für die Ja-Parole gewinnen. Darüber hinaus haben auch Mitglieder von Gewerkschaften oder Bergsportvereinen wie dem SAC überdurchschnittlich oft ja gesagt. Im ersten Fall waren es 77 Prozent, beim SAC waren es – trotz Stimmfreigabe – 69 Prozent. Deren SympathisantInnen lagen ebenfalls noch über dem schweizerischen Durchschnitt.

Wer Vertrauen in die Schweizer Regierung hat, folgte der Empfehlung des Bundesrates mehrheitlich. Deshalb fällt die Unterstützung in dieser Gruppe unter die 50 Prozent-Marke (46 Prozent). Wer ausdrücklich Misstrauen in die Regierung bekundet, hat sich ähnlich wie der

³ Unter den Stimmberechtigten wie auch unter den Teilnehmenden ist das die bestvertretene Gruppe (43 bzw. 35 Prozent).

schweizerische Durchschnitt verhalten und der Initiative zu 57 Prozent zugestimmt. Am meisten Unterstützung (75 Prozent) erhält die Initiative aber in der Gruppe, die weder ausdrückliches Vertrauen noch Misstrauen zeigen kann und unentschieden ist. Deshalb hat ein Ja zur Initiative in der Mehrheit der Fälle nichts mit Misstrauen gegenüber der Regierung zu tun. Versteht man die Antworten zur Frage nach dem Regierungsvertrauen umgekehrt mehr als Reaktion auf die verkehrspolitische Situation und als abhängige Variable, so ergeben sich folgende Relationen: Von den Ja-Stimmenden haben 35 Prozent Vertrauen, 43 Prozent Misstrauen und 22 Prozent sind unentschieden. Letztere sind offenbar verunsichert, ob sie in der aktuellen Verkehrspolitik voll auf das Vertrauen in die Regierung setzen sollen.

3.3.2 Die aussenpolitische Dimension des Stimmenscheids

Spätestens am Montag nach dem Abstimmungswochenende vom 20. Februar wurde klar: direkt-demokratische Ausmachungen in der Schweiz haben immer mehr auch aussenpolitische Konsequenzen. Wie war es aber für die Stimmberechtigten selbst? Haben aussenpolitische Einstellungen ihren Entscheid zur Alpen-Initiative mitgeprägt? *Tabelle 3.2* zeigt, dass zwischen der Einstellung zum EWR und dem Stimmverhalten ein signifikanter Zusammenhang besteht: Wer bei der Initiative «Geboren am 7. Dezember» bestimmt für einen Beitritt zum EWR stimmen würde, ist der Argumentation des Bundesrates gefolgt und hat mehrheitlich gegen die Alpen-Initiative gestimmt (45 Prozent Ja-Stimmenanteil). Wer hingegen ein weniger dezidiertes Ja zum EWR in Form eines «eher ja» abgeben würde, hat mehrheitlich ja zur Initiative gesagt, ebenso die EWR-Gegner. Drei Differenzierungen sind deshalb notwendig.

Erstens: Dieses Muster hat nur für die deutsche Schweiz Gültigkeit, da die EWR-Gegnerschaft in der Romandie zu klein ist und eine deutliche Mehrheit bestimmt für einen Beitritt ist.

Zweitens: Die grösste Unterstützung der Initiative kam nicht von Seiten der härtesten GegnerInnen des EWR. Insgesamt war die EWR-kritische Seite bei den Ja-Stimmenden jedoch leicht übervertreten. Zusammen ergab sich eine Unterstützung von 62 Prozent. Als Erklärung für diese tendenziell helveto-zentrische Haltung kann der Abstimmungskampf sowohl der befürwortenden als auch der gegnerischen Seite herangezogen werden. Beide Seiten operierten nämlich mit Argumenten, die EWR-GegnerInnen in ihrer Haltung bestärken und zu einem Ja zur Alpen-Initiative bewegen konnten: Auf der Kontra-Seite wurde auf die Verhandlungen mit der EU verwiesen, die auf dem Spiel stünden. Auf der Pro-Seite wurde zum Teil ein Alpen- und Gotthardmythos reaktiviert, der für die Unabhängigkeit und Unbestechlichkeit der Schweiz stand.

Drittens: Bei den EWR-BefürworterInnen stand die Entscheidung auf Messers Schneide. Insgesamt betrug der Ja-Stimmenanteil 49 Prozent. Erklärung verlangt vor allem das Ja der weniger dezidierten Europa-BefürworterInnen. Dafür bieten sich einerseits sozialpsychologische Reaktionsweisen an, die bereits bei anderen Volksabstimmungen mit europapolitischen Bezug festgestellt werden konnten,⁴ andererseits lässt sich das Verhalten auch sachlich begründen:

⁴ Longchamp, Claude / Hardmeier, Sibylle, Demokratie-Reform und europäische Frage. UNIVOX-Jahresbericht «Direkte Demokratie» 1991, Zürich/ Bern 1991.

Tabelle 3.3: Das Stimmverhalten nach gesellschaftlichen Merkmalen bei der Alpen-Initiative

Merkmal/Kategorie	% Ja-Stimmen	Cramer's V
Total VOX	55	
<i>Wirtschaftsregionen</i>		0.17
Französische Schweiz	38	
Italienische Schweiz*	60	
Westliches Mittelland	60	
Östliches Mittelland	69	
Alpen/ Voralpen	60	
<i>PW-Besitz</i>		0.16
Kein Auto	63	
Ein Auto	59	
Mehrere Autos	42	
<i>Siedlungsart</i>		0.12
Grossstädte	61	
Klein- und Mittelstädte	59	
Land	47	

* Die mit * gekennzeichneten Kategorien sind als Tendenz zu interpretieren, da die Anzahl Kategorien keine quantitativen Schlüsse zulässt.
 Quelle: VOX-Analyse der eidg. Abstimmung vom 20.2.1994.

Wer auf die Frage des EWR-Beitritts mit einem «eher ja» antwortet, verfügt über eine nicht sehr stabil verankerte Einstellung zur Integrationspolitik. Folgen diese Personen aber bei der Alpen-Initiative gleichzeitig der Argumentation des Bundesrates, dann stimmt ihre europapolitische Meinung mit der Haltung zur vorliegenden Abstimmung nicht überein. Um dem psychologischen Druck, den diese Inkonsistenzen auslösen, zu entgehen, wird der Zusammenhang ausgeblendet oder unterdrückt. Die Personen entscheiden sich bewusst oder unbewusst für die stabiler verankerte Einstellung: die Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene. Gleichzeitig konnte diese Gruppe auch der Argumentation der InitiantInnen folgen, wonach ein Ja zur Alpen-Initiative gar keinen Widerspruch zum EWR, sondern einen konstruktiven Beitrag zur europäischen Verkehrspolitik darstellt.

Die dezidierten BefürworterInnen und somit auch die Romand(e)s nehmen die Vorlage aufgrund ihrer stark verankerten Haltung zur Integrationspolitik wahr. Die Einstellung gegenüber Europa ist beim Stimmenscheid über andere Vorlagen handlungsrelevant. Deshalb genügt der Hinweis seitens der politischen Elite, die Alpen-Initiative sei nicht europaverträglich, damit diese Gruppe mehrheitlich nein sagt.

3.3.3 Das Stimmverhalten nach gesellschaftlichen Merkmalen

Geschlecht, Alter, Erwerbstätigkeit, Bildung und berufliche Stellung, diese Merkmale, die im wesentlichen gesellschaftliche Positionen von Stimmberechtigten umschreiben, haben die Stimmabgabe zur Alpen-Initiative nicht signifikant beeinflusst. Einzig die Anzahl Privatautos in einem Haushalt und Eigentumsverhältnisse in der Wohnsituation stehen in direktem Zusammenhang mit der Stimmabgabe. HauseigentümerInnen und BesitzerInnen von mehreren Autos sind überdurchschnittlich kritisch eingestellt. Wie bereits die offiziellen Abstimmungsergebnisse vermuten liessen, war die Zugehörigkeit zu einer Wirtschafts- oder Sprachregion unter den gesellschaftlichen Merkmalen von grösster Bedeutung. In der Romandie stimmten noch 38 Prozent der Vorlage zu. Die am stärksten betroffenen Alpen- und Voralpen-Regionen unterstützten die Vorlage zusammen mit der italienischen Schweiz und dem westlichen Mittelland mit 5 Prozentpunkten über dem Durchschnitt. Wie die Aufgliederung nach der Siedlungsart zeigt, ist diese Zustimmung nicht deckungsgleich mit derjenigen aller ländlichen Regionen. Hier stimmten Mehrheiten gegen die Initiative.

3.4 Die Entscheidungsmotive der Einzelnen und die Argumente der Kampagne

3.4.1 Motive und Argumente bei den Ja-Stimmenden

Drei Gruppen von Motiven waren für das Ja zur Alpen-Initiative entscheidend (vgl. *Tabelle 3.4*). Dabei stellen die umweltschutzpolitischen Motive die eindeutig grösste Gruppe. Nach Ansicht von beinahe der Hälfte der Antwortenden (44 Prozent) geht es bei der Alpen-Initiative um den Umweltschutz. Weitere Differenzierungen machen sie nicht. 13 Prozent heben den Schutz der Alpen als besonderen Beweggrund hervor. In den Augen von je 9 Prozent ist die Alpen-Initiative ein Mittel, die Luftverschmutzung und Emission von Schadstoffen bzw. den Verkehr zu reduzieren. Verkehrspolitische Motive, die allerdings von ihrer Wirkung her wiederum als umweltpolitisch zu qualifizieren sind, stehen mit insgesamt 33 Prozent an zweiter Stelle. Dabei erwähnen 17 Prozent ausdrücklich das Ziel der Verlagerung auf die Schiene und 10 Prozent der Ja-Stimmenden stellen einen Bezug zur Neat her; das Ja zur Alpen-Initiative soll dafür sorgen, dass die Neat auch wirklich genutzt wird. An dritter Stelle stehen die Beweggründe, die Gruppenbezüge herstellen (22 Prozent der Antwortenden). Für viele Stimmberechtigte war das Ja ein Akt der Solidarität mit den Urnern und Urnerinnen (10 Prozent) oder generell mit den Belästigten an den Transitachsen. Andere Motive wie finanz- oder europapolitischer Natur sind unter den Ja-Stimmenden hingegen sehr selten.

Der Argumententest erhärtet diese Ergebnisse. Aus *Tabelle 3.5* geht hervor, dass das Argument, die Alpen-Initiative verhindere das Anschwellen des Transitstrassenverkehrs und entlaste die Umwelt (Nr. 1) die beste Wirkung hatte. Zwar ist es nicht das attraktivste der getesteten Argumente; 70 Prozent der Stimmberechtigten erklären sich einverstanden. Es hat aber besonders überzeugend gewirkt. Von den Personen, die sich der Sichtweise anschliessen, haben schliesslich auch 72 Prozent ein Ja an der Urne abgegeben. Zudem zeichnet sich unter den Anhänger-schaften der verschiedensten Parteien eine breite Allianz ab. Unterschiede bestehen höchstens auf einem hohen Niveau der Zustimmung: Anhänger und Anhängerinnen von SPS

Tabelle 3.4: *Motive der Ja-Stimmenden bei der Alpen-Initiative*

Ja-Motive	Prozent der Antwortenden
<i>Umweltschutzpolitische Motive</i>	
Umweltschutz	44
Schutz der Alpen	13
Luftverschmutzung, Schadstoffe	9
Weniger Verkehr	9
Anderer	4
<i>Verkehrspolitische Motive</i>	
Lastwagen/ Schwerverkehr auf die Bahn	17
Damit Neat genutzt wird	10
Anderer	6
<i>Gruppenbezüge</i>	
Solidarität mit Belästigten an Transitachsen	11
Solidarität mit Uri	10
Anderer	1
Gefühlmässige, undifferenzierte und taktische Motive	9
Europapolitische Motive	3
Finanzpolitische Motive	2
Diverse und unzutreffende Motive	2
Bemerkungen: Da Zweifachnennungen möglich, steigt das Total der Prozente auf über 100. N = 288 (ohne die Kategorie «Keine Angabe»).	
Quelle: VOX-Analyse der eidg. Abstimmung vom 20.2.1994.	

und GPS erklären sich zu 82 Prozent einverstanden. Parteungebundene sagen zu 68 Prozent ja; bei der FDP-Anhängerschaft beträgt der Unterstützungsgrad 64 Prozent. Selbst in der Romandie stimmen 59 Prozent diesem Argument zu. Aber nur noch eine knappe Mehrheit von diesen zustimmenden Personen hat dann auch ja gestimmt, 46 Prozent von ihnen stimmten bei der Alpen-Initiative nein. In der Romandie wurde die in umweltpolitischer Hinsicht positive Einschätzung der Alpen-Initiative offenbar häufig von einer anderen Einstellung zur Vorlage überlagert.

«Mit einem Ja zur Alpen-Initiative zeigen wir unsere Solidarität mit der vom Transitverkehr geprägten Urnerbevölkerung.» Attraktivität und Verhaltensrelevanz von diesem befürwortenden Argument lassen in Verbindung mit den bei den Motiven genannten Gruppenbezügen keinen Zweifel offen: Solidarisches Verhalten war für das Ja zur Alpen-Initiative mitentscheidend. Nicht nur erklären sich 66 Prozent der Stimmberechtigten mit diesem Solidaritätsargument einverstanden, das Argument hatte auch eine im Vergleich starke Überzeugungskraft. 74 Prozent der Personen, die sich einverstanden erklären, stimmen schliesslich auch ja.

An dritter und vierter Stelle stehen zwei typische Argumente der Kampagne, welche früher kaum zur Diskussion standen. Das ist zum einen die vor allem vom Schweizerischen Eisen-

Tabelle 3.5: Bewertung und Verhaltensrelevanz von Argumenten zur Alpen-Initiative
(Angaben in Zeilen- und Spaltenprozent)

Pro- und Kontra-Argumente	Stimmverhalten	AI
1) Die Alpen-Initiative verhindert das Anschwellen des Transitstrassenverkehrs und entlastet die Umwelt.	Stimmberechtigte	70
	Ja-Stimmende	72
	Nein-Stimmende	28
2) Mit einem Ja zur Alpen-Initiative zeigen wir unsere Solidarität mit der vom Transitverkehr geplagten Urnerbevölkerung.	Stimmberechtigte	66
	Ja-Stimmende	74
	Nein-Stimmende	27
3) Mit der konsequenten Verlagerung des Transitgüterverkehrs auf die Schiene bleiben bei der Bahn wertvolle qualifizierte Arbeitsplätze erhalten.	Stimmberechtigte	72
	Ja-Stimmende	65
	Nein-Stimmende	35
4) Die hohen Investitionen in die Neat rentieren nur, wenn der Transitgüterverkehr mit Hilfe der Alpen-Initiative vollständig auf die Schiene verlagert wird.	Stimmberechtigte	61
	Ja-Stimmende	75
	Nein-Stimmende	25
5) Weniger Lastwagen auf der Strasse bringt den übrigen Automobilisten flüssigeren Verkehr und mehr Sicherheit.	Stimmberechtigte	73
	Ja-Stimmende	63
	Nein-Stimmende	37
6) Weil die Alpen-Initiative das Transitabkommen mit der EU verletzt, ist bei einem Ja mit Gegenmassnahmen des Auslandes zu rechnen.	Stimmberechtigte	58
	Ja-Stimmende	38
	Nein-Stimmende	62
7) Die Alpen-Initiative ist extrem.	Stimmberechtigte	45
	Ja-Stimmende	24
	Nein-Stimmende	76
8) Die Alpen-Initiative ist nicht nötig, weil der Bundesrat mit der Neat und dem Transitabkommen mit der EU die Weichen gestellt hat, um das Alpengebiet vor dem Transitverkehr zu schützen.	Stimmberechtigte	39
	Ja-Stimmende	17
	Nein-Stimmende	83
<p>Lesebeispiel: 70% der Stimmberechtigten erklären sich mit dem Argument einverstanden, die Alpen-Initiative (AI) verhindere das Anschwellen des Transitstrassenverkehrs und entlaste die Umwelt. Die übrigen, nicht aufgeführten, Personen sind nicht einverstanden (20%) oder machen keine Angabe (10%). (Alles Zeilenprozent) Von den Personen, die sich einverstanden erklären, stimmen 72% ja und 28% nein (Spaltenprozent). Abweichungen vom Total (100%) ergeben sich aufgrund von Rundungen.</p> <p>Quelle: VOX-Analyse der eidg. Abstimmung vom 20.2.1994.</p>		

bahnverband (SEV) in den Bahnhöfen der Schweiz propagierte Sichtweise, mit der konsequenten Verlagerung des Transitgüterverkehrs auf die Schiene blieben bei der Bahn qualifizierte Arbeitsplätze erhalten. 72 Prozent der Stimmberechtigten erklären sich einverstanden, von ihnen haben 65 Prozent die Initiative unterstützt, 35 Prozent dennoch nein gesagt. In wirt-

schaftlich angespannten Zeiten sind offenbar Argumente, die auf Arbeitsplätze und wirtschaftliche Konkurrenzfähigkeit aufmerksam machen, besonders erfolgreich. Vor allem dann, wenn sie auf einer grundsätzlich positiven Haltung aufbauen können oder wenn es wie hier auch um ein kollektives Gut oder einen kollektiven Nutzen geht.

61 Prozent der Stimmberechtigten teilen die Einschätzung, die hohen Investitionen in die Neat würden nur rentieren, wenn der Transitgüterverkehr mit Hilfe der Alpen-Initiative vollständig auf die Schiene verlagert würde. Dieses Argument der befürwortenden Seite war besonders überzeugend. Von allen getesteten Argumenten haben am meisten Personen, die sich einverstanden erklären, wirklich auch ja gestimmt (75 Prozent). Auch das ist eine typische Leistung der befürwortenden Kampagne; im Vorfeld gab es dieses Argument noch gar nicht. Insgesamt und in Analogie zur den Befunden bei den spontan genannten Entscheidungsmotiven fällt jedoch auf: Die Bezugnahme auf die Neat war für die Stimmberechtigten weniger wichtig als die allgemeinen umweltpolitischen Anliegen.

Die Kampagne der Initiativ-BefürworterInnen setzte – vielleicht auch mit speziellem Augenmerk auf die Westschweiz – ein aus Sicht der AutomobilistInnen opportunistisches Argument ein: Weniger Lastwagen auf der Strasse würden flüssigeren Verkehr und mehr Sicherheit bringen. Auf den ersten Blick scheint diese Strategie erfolgreich; 73 Prozent der Stimmberechtigten erklären sich einverstanden. Nur, lange nicht alle von ihnen haben deshalb auch ja gestimmt. Sogar 37 Prozent der Personen, die sich einverstanden erklären, haben trotzdem ein Nein in die Urne gelegt. Und auch die Romand(e)s liessen sich damit nicht überzeugen. Hier hat sogar eine Mehrheit der Zustimmenden (53 Prozent) dennoch nein gestimmt. Insgesamt fällt deshalb dieses Argument der Pro-Seite auf den hintersten Rang zurück.

3.4.2 Motive und Argumente bei den Nein-Stimmenden

Im Vergleich zu den Ja-Stimmenden ist die Palette von Beweggründen bei den Nein-Stimmenden breiter und enthält etwas andere Gewichtungen. Die zwei grössten Gruppen bestehen aus den europapolitischen und undifferenzierten oder gefühlsmässigen Motiven. Dabei fällt die überdurchschnittlich häufige Begründung, die Initiative sei antieuropäisch oder nationalistisch (19 Prozent der Antwortenden) ins Gewicht. Überdurchschnittlich oft (29 Prozent) schliessen sich die Romand(e)s dieser Sichtweise an. Die zwei zentralen Argumente des Bundesrates, die Initiative provoziere Retorsionsmassnahmen oder breche einen internationalen Vertrag, waren zusammen mit 11 bzw. 9 Prozent etwa gleich stark vertreten. Sehr häufig fiel die Begründung für das Nein auch emotional oder eher undifferenziert aus. Insgesamt widerspiegeln diese Einwände wohl auch traditionell kritische Haltungen gegenüber einem staatlichen Interventionismus. 21 Prozent der Nein-Stimmenden waren sich einig, die Initiative gehe zu weit. Andere qualifizierten die Initiative als schlechte Sache oder als unrealisierbar (je 4 Prozent). In der Romandie waren die Begründungen des Neins nicht emotionaler gefärbt als in der deutschen Schweiz.

Unter den einzelnen verkehrspolitischen Motiven war die Begründung, dass die Strassenkapazitäten nicht erhöht werden dürfen oder keine neuen Autobahnen gebaut werden können, am stärksten vertreten (6 Prozent). Was bei den Ja-Stimmenden die Urner, sind bei den Gruppenbezügen der Nein-Stimmenden die Walliser (8 Prozent). Bei den wirtschaftspolitischen

Tabelle 3.6: *Motive der Nein-Stimmenden bei der Alpen-Initiative*

Nein-Motive	Prozent der Antwortenden
<i>Europapolitische Motive</i>	
Für EWR, Initiative antieuropäisch, nationalistisch	19
Bringt aussenpolitischen Schaden	11
Bricht einen Vertrag	9
Andere	4
<i>Undifferenzierte, gefühlsmässige und taktische Motive</i>	
Geht zu weit	21
Andere	17
<i>Verkehrspolitische Motive</i>	
Gruppenbezogene Motive	12
Wirtschaftspolitische Motive	11
Empfehlungen Dritter	6
Diverse und unzutreffende Motive	5
Bemerkungen: Da Zweifachnennungen möglich, steigt das Total der Prozente auf über 100. N = 225 (ohne die Kategorie «keine Angabe».) Quelle: VOX-Analyse der eidg. Abstimmung vom 20.2.1994.	

Motiven wird vor allem auf die schlechtere Situation im Konkurrenzkampf mit dem Ausland verwiesen (6 Prozent).

Das stärkste Argument der gegnerischen Kampagne ist eindeutig europapolitischer Natur. «Weil die Alpen-Initiative das Transitabkommen mit der EU verletzt, ist bei einem Ja mit Gegenmassnahmen des Auslandes zu rechnen.» Als einziges Argument der gegnerischen Seite stimmt eine Mehrheit der Stimmberechtigten von 58 Prozent dieser Einschätzung zu. Von einem Ja abhalten konnte das dennoch nur beschränkt: Immerhin 38 Prozent von jenen, welche diese Befürchtung teilen, haben trotzdem ein Ja in die Urne gelegt. Bereits 1986 bei der Abstimmung über die Schwerverkehrsinitiative wurde dieses Risiko der Retorsionen in Kauf genommen. Genau die Hälfte der Initiativ-BefürworterInnen rechnete damit. Im Februar 1994 entfaltet dieses Argument mit den Gegenmassnahmen seine volle Wirkung erst in der Westschweiz, wo eine stabil verankerte, positive Europahaltung besteht: Hier ist es das attraktivste aller getesteten Argumente (66 Prozent Einverständnis) und zugleich das Überzeugendste. 81 Prozent der einverständlichen Personen haben ein Nein in die Urne geworfen. Im Vergleich zur geringen Verhaltensrelevanz des opportunistischen Arguments für flüssigeren Verkehr ist damit sicher ein Schluss für die Romandie zulässig: Das Anliegen individuelle Mobilität wurde diesmal vor allem zugunsten der europapolitischen Integration fallengelassen.

Wie bereits die spontanen Entscheidungsmotive der GegnerInnen zeigten, stehen Emotionen und Schlagworte und damit ein typisches Kampagne-Argument an zweiter Stelle in der Rangliste der gegnerischen Argumente: «Die Alpen-Initiative ist extrem». 45 Prozent teilen diese Aussage. Das ist zwar nicht sehr viel, aber überzeugend. Wer diese Meinung teilt, hat zu 76 Prozent nein gestimmt.

Eine zentrale Argumentation der bundesrätlichen Informationsstrategie hatte nur beschränkte Wirkung. Lediglich etwas mehr als ein Drittel der Stimmberechtigten (39 Prozent) stimmen der Aussage zu, die bundesrätliche Verkehrspolitik mit Transitvertrag und EU schütze das Alpengebiet vor dem Transitverkehr auch ohne Alpen-Initiative. Die Behörden können sich höchstens darüber freuen, dass sich die Zustimmung zu diesem Argument auch im Verhalten niederschlug. 83 Prozent der Personen, welche die Ansicht teilen, haben tatsächlich nein gestimmt. Im Vergleich ist das zwar die beste Quote für die Verhaltensrelevanz, angesichts der geringen Attraktivität fällt das jedoch kaum ins Gewicht. 26 Prozent der Stimmberechtigten erklären sich mit der zitierten Argumentation einverstanden und stimmen nein.

3.5 Fazit

Das Erfolgsrezept der Alpen-Initiative kann folgendermassen umschrieben werden. Die Initiative griff ein seit einigen Jahren stabil verankertes und mehrheitsfähiges Thema auf: die Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Auf diesem Sockel der breiten Zustimmung wirkte der Schutz der Alpen wie ein Katalysator. Im stark zersplitterten schweizerischen Elektorat scheitern Volksinitiativen in aller Regel an Allianzbildungen und der Geschlossenheit in den bürgerlichen Parteien. Angesichts des knappen Ausgangs, der hohen Geschlossenheit des rot-grünen Lagers um SPS, Umweltschutzorganisationen, Gewerkschaften sowie der Unterstützung der Parteungebundenen war deshalb im Februar 1994 das Verhältnis zwischen Elite und Basis bei den bürgerlichen Parteien ausschlaggebend: Trotz negativen nationalen Parolen haben 41 Prozent der SympathisantInnen von bürgerlichen Regierungsparteien ein Ja in die Urne gelegt; bei der CVP waren es sogar 48 Prozent. Die Parteieliten der bürgerlichen Parteien erkannten die Stimmung in ihrer Basis offenbar nur beschränkt.

Das Ja zur Initiative war ein umweltpolitisches Ja. Das zeigen die spontanen Entscheidungsmotive sowie der Argumententest eindeutig. Verhindern des weiteren Anschwellens vom Transitsstrassenverkehr und damit Entlastung der Umwelt war das stärkste Argument der befürwortenden Kampagne, die Solidarität mit den Urnern das Zweitstärkste.

Das Nein zur Initiative war – besonders in der Romandie – europapolitisch motiviert. Die Verletzung des Transitabkommens mit der EU und daraus resultierende Retorsionsmassnahmen, das war das stärkste Argument von Bundesrat und Mehrheit des Parlaments. Volle Wirkung entfaltete es allerdings erst in der Westschweiz, wo auch eine stabil verankerte positive Haltung gegenüber der europäischen Integration besteht. In der deutschen Schweiz war die Europahaltung nur bei den dezidierten EWR-BefürworterInnen entscheidend. Die weniger dezidierten BefürworterInnen entschieden sich im Konflikt zwischen Europa und Verkehrspolitik für die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene. Oder sie folgten der Argumentation der InitiantInnen, wonach ein Ja kein Widerspruch zum EWR, sondern ein konstruktiver Beitrag an die europäische Verkehrspolitik darstellte. EWR-GegnerInnen wiederum fanden sowohl auf der befürwortenden als auch auf der gegnerischen Seite gute Argumente, für die Initiative zu stimmen.

4. Die Revision des Luftfahrtgesetzes

4.1 Die Ausgangslage

Gegen die Teilrevision des Luftfahrtgesetzes ergriffen der VCS, der Rheinaubund, die Schutzverbände der FlughafenanwohnerInnen sowie andere Organisationen das Referendum. Neben dem allgemeinen Anliegen, eine Diskussion über den Stellenwert des Flugverkehrs in der Verkehrspolitik zu lancieren, standen vor allem zwei Punkte im Zentrum der Kritik: Das gegnerische Komitee war der Ansicht, mit den zinsgünstigen Darlehen würden Flughafenbauten oder -erweiterungen subventioniert. Es gehe nicht an, in einer Zeit von Sparanstrengungen beim umweltfreundlicheren Bahnverkehr den Flugverkehr finanziell zu unterstützen, zumal ausgerechnet beim Luftverkehr die vielgepriesene Kostenwahrheit nicht realisiert werde. Dem hielten die Mehrheit des Parlaments und der Bundesrat entgegen, die Förderung der Luftfahrt geschehe nicht auf Kosten der Bahn. Für die Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrt und der schweizerischen Wirtschaft sei sie jedoch dringend notwendig. Das Referendumskomitee kritisierte aber auch, mit dem neuen Bewilligungsverfahren werde das Mitspracherecht der AnwohnerInnen sowie der betroffenen Gemeinden und Kantone abgeschafft, was einem Demokratieabbau gleichkomme. Die befürwortende Seite betonte dagegen, beim betreffenden Artikel gehe es um eine Konzentration und Straffung der Zuständigkeiten und Verfahren. Das Mitsprache- bzw. Mitwirkungsrecht der Betroffenen sei weiterhin gewährleistet. Bundesrat und Parlament empfahlen den Stimmberechtigten die Annahme der Revision auch, um die zahlreichen unbestrittenen Bestimmungen nicht zu gefährden. Dieser Argumentation folgten die bürgerlichen Regierungsparteien mit ihren Parolen nahezu geschlossen. Bei der CVP brachen lediglich zwei kantonale Sektionen den Konsens, indem sie die Nein-Parole bzw. Stimmfreigabe beschlossen. Bei der SVP plädierte die Sektion aus dem Tessin für ein Nein, die FDP vertrat ihr Ja geschlossen. Die SP sprach sich hingegen geschlossen für eine Ablehnung aus.

61 Prozent der Stimmberechtigten und alle Kantone bestätigten die bundesrätliche Luftfahrtspolitik. Am deutlichsten fiel die Unterstützung in der Westschweiz und im Flughafenkanton Genf mit knapp 72 Prozent Ja-Stimmen aus. In der deutschen Schweiz sagten die Flugplatzgemeinden ebenfalls ja – wenn auch zum Teil knapp. In Bern-Belp war die Zustimmung hauchdünn, Kloten hingegen stimmte mit 69 Prozent deutlich ja. Nach den Referenden gegen die Bundesbeschlüsse zur Kranken- und Arbeitslosenversicherung im September 1993 und gegen den Treibstoffzoll scheiterte also erneut ein Referendumskomitee.

4.2 Wahrnehmungen

Verschiedene Indikatoren der VOX-Nachbefragung bestätigen es: Im verkehrspolitischen Fünferpaket der Abstimmung vom 20. Februar ging die Revision des Luftfahrtgesetzes weitgehend unter. Allein die Kenntnis über die Abstimmungsthemen lässt darüber keinen Zweifel offen: 91 Prozent der Stimmberechtigten war bekannt, dass über die Alpen-Initiative abgestimmt wurde; nur noch 56 Prozent konnten das Luftfahrtgesetz als Abstimmungsthema nennen. Darüber hinaus konnten 27 Prozent nicht sagen, welche Empfehlung Bundesrat und Parlament zur

Tabelle 4.1: Wahrnehmungen der Inhalte bei der Revision des Luftfahrtgesetzes

Wahrnehmungen	Prozent der Antwortenden
<i>Wahrnehmungen zur allgemeinen Zielsetzung</i>	
Erneuerung, Modernisierung eines alten Gesetzes	18
Schutz der schweizerischen Luftfahrt, Konkurrenzfähigkeit	8
Anpassen an Europa, Mithalten mit Europa	4
Andere	2
<i>Wahrnehmungen zu Art. 37 des Gesetzes: Bewilligungen</i>	
Kompetenzen neu beim Bund; einheitliche Bundesregelung	15
Demokratieabbau; Verlust der Einsprachemöglichkeit	6
Andere	5
<i>Wahrnehmungen zu Art. 101 des Gesetzes: Darlehen</i>	
Ausbau und Erneuerung von Flughäfen	8
Zinsgünstige Darlehen, finanzielle Unterstützung	7
Subventionen	4
Andere	2
<i>Ungenauere Wahrnehmungen</i>	
Gesetz für Luftfahrt, zivile Luftfahrt	5
Andere	3
Andere spezifische Wahrnehmungen	4
Unzutreffende Wahrnehmungen	4
Weiss nicht mehr, vergessen	13
Weiss nicht, überfordert, zu kompliziert	13
Bemerkungen: Da Zweifachnennungen möglich, steigt das Total der Prozente auf über 100. N = 643 (ohne die Kategorie «keine Angabe»).	
Quelle: VOX-Analyse der eidg. Abstimmung vom 20.2.1994.	

Revision des Luftfahrtgesetzes abgegeben hatten. Und überdurchschnittlich oft (21 Prozent) machten die Stimmberechtigten keine Angabe darüber, welche Bedeutung der Vorlage für das Land zukomme. Für eine nur beschränkte Auseinandersetzung mit dem Thema spricht auch, dass das effektive Stimmverhalten im Vergleich zu den anderen Vorlagen am wenigsten stark prädisponiert war. Während es bei der Autobahnvignette für die Mehrheit der Teilnehmenden (51 Prozent) schon von Beginn weg klar, wie sie stimmen würden, waren es beim Luftfahrtgesetz nur 31 Prozent. Entsprechend hoch waren deshalb auch die Entscheidungsschwierigkeiten. Bei den übrigen vier Vorlagen war es für eine Mehrheit der Stimmberechtigten eher leicht, sich mit den erhaltenen Informationen ein Bild von den persönlichen Auswirkungen des Stimmentscheidens zu machen. Besonders leicht fiel das den Stimmberechtigten bei der Autobahnvignette (75 Prozent). Bei der Revision zum Luftfahrtgesetz war die Entscheidung noch für 39 Prozent eher leicht. Weitere 24 Prozent machten keine Angabe oder konnten sich nicht entscheiden.

Dieses Bild einer wenig profilierten Abstimmungsvorlage zeichnet sich auch bei der Wahrnehmung der eigentlichen Inhalte ab. Insgesamt 26 Prozent der Antwortenden geben explizit an, die Inhalte nicht zu kennen oder vergessen zu haben. Allerdings ist diese Unkenntnis unter den Nicht-UrnengängerInnen deutlich höher (46 Prozent) als bei den Teilnehmenden (16 Prozent). Weitere 8 Prozent haben eine nur ungenaue Kenntnis und 4 Prozent eindeutig unzutreffende Wahrnehmungen. Insgesamt haben also 36 Prozent der Stimmberechtigten das Luftfahrtgesetz sehr ungenau oder überhaupt nicht wahrgenommen. Nicht einmal die grösste Gruppe von materiellen Wahrnehmungen – zur allgemeinen Zielsetzung – findet bei mehr Antwortenden Erwähnung (32 Prozent). Diese Kategorie eher allgemeiner Wahrnehmungen deutet gleichzeitig an, welche Argumente des Abstimmungskampfs Anklang fanden. Erstens wird die Revision ganz im Sinne der befürwortenden Seite als ein modernes Gesetz (18 Prozent) wahrgenommen, das der Konkurrenzfähigkeit der schweizerischen Luftfahrt dient (8 Prozent). Diese Wahrnehmung über die mehr allgemeinen Zielsetzungen entspricht eindeutig die Sichtweise der Ja-Stimmenden. 42 Prozent der BefürworterInnen erwähnen diesen Aspekt, bei den Gegnern und Gegnerinnen sind es 23 Prozent. Zweitens sind damit auch unter den Ja-Stimmenden differenzierte Wahrnehmungen eher selten.

Einzelne, umstrittene Teilaspekte werden nur vereinzelt erwähnt, wenn überhaupt, dann vor allem von der gegnerischen Seite. 34 Prozent der Nein-Stimmenden erwähnen Punkte in Bezug auf die Vergabe von Darlehen, 48 Prozent verweisen auf die spezifischen Bewilligungsverfahren. Bei den Ja-Stimmenden sind es 25 bzw. 26 Prozent. Da die Nein-Stimmenden jedoch quantitativ kaum ins Gewicht fallen, finden die zentralen Schlagworte wie Demokratieabbau bzw. Subventionen des gegnerischen Abstimmungskampfs unter allen Stimmberechtigten kaum Erwähnung (6 bzw. 4 Prozent).

4.3 Das Stimmverhalten

Berechnet man den Ja-Stimmenanteil bei den Daten der VOX-Analyse wie bei der offiziellen Ergebnisse allein mit den materiell Stimmenden, so ergibt sich ein Ja-Stimmenanteil von 70 Prozent. Diese Abweichung zum effektiven Resultat liegt deutlich über der statistischen Fehlergrenze. Deshalb ist bei der Interpretation der absoluten Zahlen Zurückhaltung angezeigt, verlässlicher ist die Interpretation, die sich auf die Abweichungen vom Mittel stützt.

Die Auseinandersetzung um die Revision des Luftfahrtgesetzes fand – wenn überhaupt – unter politischen und nicht gesellschaftlichen Gruppen statt. *Tabelle 4.2* ist zu entnehmen, dass die Vorlage insbesondere entlang der Parteibindung, der Links-Rechts-Orientierung und den Werthaltungen polarisierte. Dabei gibt das Stimmverhalten je nach Werthaltung den besten Einblick in die Gründe für das Scheitern des Referendums. Überraschend ist hier nicht so sehr der Befund der Polarisierung. Denn nachmaterialistische Werthaltungen beinhalten neben dem Schutz der freien Meinungsäusserung auch den Schutz der Umwelt vor Verschmutzung und Katastrophen als primäres Ziel der Politik. Bei rein materialistischen Werthaltungen sind umgekehrt die Bekämpfung von Arbeitslosigkeit und die Aufrechterhaltung von Ruhe und Ordnung die zentralen Politikanliegen. Entscheidend ist, dass seit 1988 die Anzahl Personen, welche den Schutz der Umwelt als prioritäres politisches Ziel nennen, beinahe kontinuierlich

Tabelle 4.2: Das Stimmverhalten beim Luftfahrtgesetz nach politischen Merkmalen

Merkmal/Kategorie	% Ja-Stimmen	Cramer's V
Total effektiv	61	
Total VOX	70	
<i>Links-Rechts-Orientierung</i>		0.37
Ganz links	30	
Links	55	
Mitte	76	
Rechts	89	
Ganz rechts	76	
Keine Position	80	
<i>Parteibindung</i>		0.27
FDP	88	
SPS	49	
CVP	79	
SVP*	70	
Keine Partei	71	
<i>Werthaltung</i>		0.22
Materialistisch	82	
Gemischt	66	
Nachmaterialistisch*	44	
<i>Gewerkschaften</i>		0.20
Mitglieder	54	
SympathisantInnen	60	
Übrige	77	
<i>KonsumentInnenorganisationen</i>		0.17
Mitglieder	53	
SympathisantInnen	63	
Übrige	77	
<i>Umweltschutzorganisation</i>		0.16
Mitglieder	60	
SympathisantInnen	68	
Übrige	79	

Bemerkungen: Die mit * gekennzeichneten Kategorien sind als Tendenz zu interpretieren, da die Anzahl Antworten keine quantitativen Schlüsse zulässt.
 Quelle: VOX-Analyse der eidg. Abstimmung vom 20.2.1994.

abnimmt. 1988 und 1989 betrug dieser Anteil unter den Stimmberechtigten noch 44 Prozent. Im Februar 1994 ist noch für 17 Prozent der Schutz der Umwelt das wichtigste Ziel. Dafür wurde die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit bzw. Kurzarbeit immer wichtiger. Heute erklären

Tabelle 4.3: Das Stimmverhalten beim Luftfahrtgesetz nach gesellschaftlichen Merkmalen

Merkmal/Kategorie	% Ja-Stimmen	Cramers' V
Total effektiv	61	
Total VOX	70	
<i>Alter</i>		0.19
18–29jährig	62	
30–39jährig	64	
40–49jährig	66	
50–59jährig	79	
60–69jährig	62	
70 und älter	84	
<i>Sprachregion*</i>		0.10
Deutsche Schweiz	69	
Französische Schweiz	80	

* In der italienischen Schweiz machen zu wenig Befragte eine materielle Angabe, damit ein quantitativer Schluss zulässig wäre.
Quelle: VOX-Analyse der eidg. Abstimmung vom 20.2.1994.

60 Prozent der Stimmberechtigten die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit als das zentrale politische Anliegen. Wenn also materialistische und nachmaterialistische Werthaltungen einen signifikanten Einfluss auf das Stimmverhalten hatten, heisst das auch: Personen mit materialistischer Werthaltung erwarten, dass die Revision des Luftfahrtgesetzes der Arbeitslosigkeit und Kurzarbeit entgegenwirkt. Personen mit nachmaterialistischer Werthaltung nehmen zwar die Vorlage als umweltpolitisch relevant wahr und stimmen nein. Anteilsmässig fallen sie aber kaum ins Gewicht.

Wer sich selbst ganz links im politischen Spektrum einstuft, versagt dem Gesetz mehrheitlich die Unterstützung; der Ja-Stimmenanteil beträgt hier noch 30 Prozent. Auch wer sich als politisch links stehend charakterisiert, sagt noch unterdurchschnittlich oft ja. Zusammen stellen diese zwei Gruppen nur etwas mehr als einen Viertel der Teilnehmenden. Deshalb fällt – neben der überdurchschnittlichen Zustimmung im politischen rechten Lager – die Unterstützung der politischen Mitte ins Gewicht. Diese grösste Gruppe im Stimmkörper (rund 36 Prozent) stimmt mit 76 Prozent bereits überdurchschnittlich zu.

Die Links-Rechts-Polarisierung widerspiegelt sich in weiten Teilen auch im Stimmverhalten je nach Parteibindung. Die SympathisantInnen der FDP haben mit 88 Prozent beinahe geschlossen die Revision unterstützt, während die Zustimmung bei der Anhängerschaft der SPS ganze 39 Prozentpunkte schwächer war. Der Ja-Stimmenanteil von 49 Prozent verweist aber dennoch auf eine nur schwache Befolgung der Parteiparole. Rund die Hälfte der SPS-Anhängerschaft ist der nationalen Parteilite nicht gefolgt.

Mitgliedschaften bei Verbänden und Organisationen bestimmten das Stimmverhalten ebenfalls. Trotz Nein-Parolen der allermeisten Umweltschutzorganisationen zeichnen sich besonders kritische Haltungen bei Mitgliedern von Konsumentenorganisationen und Gewerkschaften ab. Der Ja-Stimmenanteil liegt bei Mitgliedern von KonsumentInnenorganisationen bzw. Gewerkschaften um 17 bzw. 16 Prozentpunkte unter dem Durchschnitt. Bei Mitgliedern von Umweltschutzorganisationen beträgt die durchschnittliche Abweichung 10 Prozentpunkte. Offenbar weckt die Revision in Kreisen, die aufgrund politischer Alltagserfahrungen für Fragen der Mitsprache von Minderheiten sensibel sind, am meisten Skepsis.

Gesellschaftliche Merkmale bestimmten das Abstimmungsverhalten kaum. Einzig für die Zugehörigkeit zu einer Alters- oder Sprachgruppe kann ein signifikanter, aber schwacher Zusammenhang nachgewiesen werden. Stimmberechtigte aus der Romandie haben mit 10 Prozentpunkten über dem Mittel besonders oft ja gesagt, während die Unterstützung in der deutschen Schweiz in etwa den schweizerischen Durchschnitt widerspiegelt. Beim Alter besteht ein deutlicher, jedoch nicht linearer Zusammenhang. Jüngere Stimmberechtigte zwischen 18 und 29 Jahren bzw. 30 und 39 Jahren haben zusammen mit den 60 bis 69jährigen das Gesetz unterdurchschnittlich unterstützt. Am meisten Zustimmung fand es bei den ältesten Stimmberechtigten mit 84 Prozent Ja-Stimmenanteil.

4.4 Die spontanen Entscheidungsmotive

Wahrnehmungen der Vorlage und Stimmverhalten nach einzelnen Merkmalsgruppen haben bereits einige Hinweise auf die Motive der Stimmenden geliefert. Die Motivstruktur der Ja-Stimmenden weist in der Tat starke Parallelen zu den Wahrnehmungsmustern auf. Die zahlreichen vereinzelt Motive lassen sich nämlich in zwei Gruppen zusammenfassen; solche wirtschaftspolitische Natur und eher gefühlsmässige oder undifferenzierte Motive. Dabei haben sämtliche wirtschaftspolitische Motive mehr oder weniger deutlich die Konkurrenz- und Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Wirtschaft oder einzelner Branchen zum Thema: 16 Prozent erwähnen diese Wettbewerbsbedingungen namentlich. 14 Prozent sagen, die Annahme schütze (unsere) Luftfahrt oder Swissair, andere wiederum betonen die Bedeutung des Luftverkehrs für die Geschäftswelt (6 Prozent). 24 Prozent der Antwortenden geben eher undifferenzierte oder emotionale Motive und qualifizieren die Revision schlicht als modern, angepasst oder zeitgemäss. Zwei Punkte charakterisieren also die Motivstruktur der Ja-Stimmenden: Erstens werden zentrale Argumente von Bundesrat und Pro-Komitee aufgenommen. Zweitens sind Differenzierungen äusserst selten. Begründungen, die sich auf die neuen Bundeskompetenzen und die Vereinfachung bzw. Straffung der Bewilligungsverfahren stützen, werden noch von 13 Prozent der Ja-Stimmenden aufgeführt.

Im Vergleich dazu ist die Argumentationspalette der Nein-Stimmenden etwas breiter und differenzierter. Die Themen Umweltschutz, Bundeskompetenzen, Verkehrs- und Wirtschaftspolitik werden angeschnitten. Eine grundsätzliche Debatte über die bundesrätliche Verkehrs- und Darlehenspolitik löste die Vorlage indessen auch bei den Nein-Stimmenden nicht aus. Lediglich 14 Prozent sind gegenüber dem Flugverkehr und dessen Einsatz für geringere Distanzen kritisch eingestellt. 13 Prozent erwähnen das zentrale Argument der Gegnerschaft, mit

Tabelle 4.4: Entscheidungsmotive der Ja-Stimmenden beim Luftfahrtgesetz

Ja-Motive	Prozent der Antwortenden
<i>Wirtschaftspolitische Motive</i>	
Diverse, generelle wirtschaftspolitische Motive	18
Konkurrenz- und Wettbewerbsfähigkeit	16
<i>Gefühlsmässige, undifferenzierte und taktische Motive</i>	
Modern, angepasst, zeitgemäss	24
Andere	10
Motive in Zusammenhang mit den Bundeskompetenzen	
Empfehlung Dritter, Parteiparolen	13
Diverse und unzutreffende Motive	9
Bemerkungen: Da Zweifachnennungen möglich, steigt das Total der Prozente auf über 100. N = 288 (ohne die Kategorie «keine Angabe»).	
Quelle: VOX-Analyse der eidg. Abstimmung vom 20.2.1994.	

dem neuen Gesetz werde die Subventionierung der Luftfahrt eingeführt. Das Thema Kostenwahrheit im Flugverkehr wird, obwohl bei den anderen Vorlagen zentral, hier kaum erwähnt. Das Nein zum Luftfahrtgesetz war deshalb vor allem umweltschutzpolitisch motiviert. 34 Prozent aller Antwortenden verweisen in diese Richtung. 16 Prozent geben keine Erläuterungen; 10 Prozent argumentieren mit der Luftverschmutzung und weitere 8 Prozent verweisen auf die Lärmbelastungen oder andere Belastungen in den betroffenen Regionen. Darüber hinaus findet am ehesten die Argumentation gegen die Neuregelung bei den Bewilligungsverfahren Resonanz. 18 Prozent nehmen das Schlagwort der GegnerInnen vom Demokratieabbau auf oder bemängeln, dass Betroffene und Gemeinden nicht mehr mitentscheiden können.

4.5 Unterstützung und Verhaltensrelevanz von Pro- und Kontra-Argumenten

Die Auseinandersetzung um Ziel und Inhalte des Luftfahrtgesetzes fand auf einem Nebenschauplatz statt. Selbst zentrale Argumente der befürwortenden und gegnerischen Seite fanden bei den Stimmberechtigten nur beschränkte Beachtung. Dafür sprechen die Prozentzahlen in der letzten Spalte von *Tabelle 4.6*. Zwischen 29 und 56 Prozent der Stimmberechtigten enthalten sich jeweils einer Stellungnahme zu den Argumenten, weil sie unentschieden sind oder indem sie die Antwort verweigern. Am höchsten ist dieser Prozentsatz beim Argument: «Die Revision des Luftfahrtgesetzes hat mehr als ein Jahrzehnt gedauert. Das Referendum gefährdet auch die zahlreichen unbestrittenen Punkte.» 56 Prozent der Stimmberechtigten und immer noch 44 Prozent der Teilnehmenden nehmen dazu keine Stellung. Eine plausible Erklärung für diese hohe Quote von Verweigerungen lautet: Viele Stimmberechtigte sind über die sogenannten «zahlreichen unbestrittenen Punkte» nicht orientiert und können deshalb die Argumentation nicht beurteilen.

Tabelle 4.5: *Entscheidungsmotive der Nein-Stimmenden beim Luftfahrtgesetz*

Nein-Motive	Prozent der Antwortenden
Umweltschutzpolitische Motive	34
<i>Motive in Zusammenhang mit den Bundeskompetenzen</i>	
Demokratieabbau	18
Andere	9
Verkehrspolitische Motive	20
Wirtschaftspolitische Motive	15
Undifferenzierte, gefühlsmässige und taktische Motive	12
Diverse und unzutreffende Motive	9
Empfehlung Dritter	7

Bemerkungen: Da Zweifachnennungen möglich, steigt das Total der Prozente auf über 100. N = 112 (ohne die Kategorie «keine Angabe»).

Quelle: VOX-Analyse der eidg. Abstimmung vom 20.2.1994.

Die eindeutig stärkste Wirkung hatte die wirtschaftspolitische Argumentation des Bundesrates: «Luftverkehr und Flugverbindungen sind für die moderne Industrie und Dienstleistungen notwendig. Lässt man sie verkümmern, gefährdet man die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft, Arbeitsplätze und den Wohlstand.» Dieses Zitat in Anlehnung an das Bundesbüchlein erhält als einziges von allen getesteten Argumenten die mehrheitliche Zustimmung der Stimmberechtigten (58 Prozent). Bei den UrnengängerInnen steigt die Unterstützung auf 66 Prozent. Dies entspricht dem Anteil bei der Anhängerschaft von SVP, während die SympathisantInnen von CVP mit 65 und von FDP gar mit 79 Prozent zustimmen. Nur bei der SPS liegt die Zustimmung deutlich unter dem Durchschnitt. Über diese recht breite Zustimmung hinaus war das Einverständnis auch in den meisten Fällen verhaltensrelevant. Wer sich einverstanden erklärt, hat zu 82 Prozent ja zur Änderung des Luftfahrtgesetzes gesagt.

Kaum Resonanz fand hingegen das Argument, das dem gegnerischen Vorwurf des planerischen Zentralismus entgegenhielt, die Neuregelung bei den Bewilligungsverfahren bringe ganz im Sinne der Deregulierung eine Straffung und Vereinfachung. 48 Prozent machen keine Angabe. Nur unter den politisch integrierten Personen sind klare Stellungnahmen und Polarisierungen erkennlich. Von den SympathisantInnen der FDP und SVP stimmen 63 bzw. 59 Prozent dieser Sichtweise zu, während es bei der Anhängerschaft der SPS noch ein Drittel ist. Überzeugt hat die Argumentation also lediglich die Ja-Stimmenden. Wer eine positive Stellungnahme zu diesem Argument abgibt, hat zu 91 Prozent ja zur Revision gesagt.

Noch schlechter fällt die Bilanz für die Argumente des gegnerischen Lagers aus. Keines der getesteten Argumente erhält unter den Stimmberechtigten oder den UrnengängerInnen eine Unterstützung von mehr als 39 Prozent. In zwei Fällen (Argument Nr. 4 und 6) ist darüber hinaus das Einverständnis nur sehr beschränkt verhaltensrelevant. Eine knappe Mehrheit von 52 bzw. 51 Prozent unterstützt jeweils trotz Zustimmung zur gegnerischen Argumentation die Gesetzesvorlage an der Urne. Überraschend wenig Anklang findet auch die Begründung, die

Tabelle 4.6: Bewertung und Verhaltensrelevanz von Argumenten zum Luftfahrtgesetz
(Angaben in Zeilen- und Spaltenprozent)

Pro- und Kontra-Argumente		Einver- standen	Nicht einver- standen	Keine Angaben	Stimm- verhalten der Einver- ständenen
1) Luftverkehr und Flugverbindungen sind für die moderne Industrie und Dienstleistungen notwendig. Lässt man sie verkümmern, gefährdet man die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft, Arbeitsplätze und den Wohlstand.	Stimmberechtigte	58	13	29	
	Teilnehmende	66	15	18	
	Ja-Stimmende				82
	Nein-Stimmende				18
2) Die Neuregelung bei den Bewilligungsverfahren für Flugplätze bringt die dringend notwendige Straffung und Vereinfachung; das ist ganz im Sinne der Deregulierung.	Stimmberechtigte	39	13	48	
	Teilnehmende	47	15	38	
	Ja-Stimmende				91
	Nein-Stimmende				9
3) Die Revision des Luftfahrtgesetzes hat mehr als ein Jahrzehnt gedauert. Das Referendum gefährdet auch die zahlreichen unbestrittenen Punkte.	Stimmberechtigte	26	19	56	
	Teilnehmende	33	23	44	
	Ja-Stimmende				79
	Nein-Stimmende				21
4) Das neue Gesetz fördert ausgerechnet die Verkehrsart, die im Vergleich zu ihrer Transportleistung am umweltschädlichsten ist und am meisten Energie verschlingt.	Stimmberechtigte	33	27	41	
	Teilnehmende	39	32	29	
	Ja-Stimmende				52
	Nein-Stimmende				48
5) Mit den zinsgünstigen Darlehen für Bau- und Erweiterungskosten von Flughäfen subventioniert der Bund die Luftfahrt. Das geht in einer Zeit, wo bei der Bahn Stellen abgebaut und Regionalzüge gestrichen werden, zu weit.	Stimmberechtigte	31	31	38	
	Teilnehmende	34	39	27	
	Ja-Stimmende				46
	Nein-Stimmende				54
6) Das Gesetz betreibt Demokratieabbau, weil Gemeinden und Kantone ihre Mitspracherechte verlieren. Auch die Interessen der Anwohner und Anwohnerinnen werden nicht mehr berücksichtigt.	Stimmberechtigte	30	27	42	
	Teilnehmende	37	34	29	
	Ja-Stimmende				51
	Nein-Stimmende				49
<p>Lesebeispiel: 58% der Stimmberechtigten erklären sich mit dem Argument einverstanden, eine Verkümmern des Luftverkehrs gefährde Wettbewerbsfähigkeit, Arbeitsplätze und Wohlstand, 13% sind nicht einverstanden, 29% sind unentschieden oder machen keine Angabe. Von den Teilnehmenden sind 66% einverstanden, 15% dagegen und 18% machen keine Angabe. (Alles Zeilenprozent)</p> <p>Von den Personen, die sich einverstanden erklären, stimmen schliesslich 82% ja und 18% nein (Spaltenprozent).</p> <p>Quelle: VOX-Analyse der eidg. Abstimmung vom 20.2.1994.</p>					

mit einer der bestverankerten politischen Institutionen der Schweiz – der Demokratie bzw. deren Abbau – argumentiert. Überdurchschnittlich unterstützt wurde diese Argumentation einzig von ganz links stehenden Personen, SympathisantInnen der SPS, Mitgliedern von Umweltschutz- sowie KonsumentInnenorganisationen und – etwas weniger ausgeprägt – von Gewerkschaften. Dabei sind allerdings zwei Punkte festzuhalten: Erstens bleibt in allen Gruppen die Anzahl Unentschiedener recht hoch, zweitens zeigt die ebenfalls überdurchschnittliche Zustimmung unter AnhängerInnen der SVP das grundsätzliche Potential auf, welches dieses Argument in sich barg.

Dieses Potential wurde bei der Argumentation, mittels Darlehen würde der Flugverkehr gegenüber der Bahn bevorteilt, etwas besser ausgeschöpft. Vermutlich kam hier den GegnerInnen die Diskussion über die anderen Abstimmungsvorlagen zugute. Unterschwellig war bei allen Vorlagen Funktion und Bedeutung der Eisenbahn für die Verkehrspolitik ein Thema.

4.6 Fazit

Fakultativen Referenden weht in der jüngsten Zeit offensichtlich ein eher rauher Wind entgegen. Zwar gelangten seit anfangs der 90er Jahre bereits überdurchschnittlich viele Referenden zur Abstimmung. Von den insgesamt 17 Vorlagen waren aber nur gerade 4 im Sinne der Opponenten erfolgreich und wurden verworfen. Das entspricht einer Erfolgsquote von knapp 24 Prozent. In der vorhergehenden Periode zwischen 1986 bis 1989 wurde zwar nur über 5 fakultative Referenden abgestimmt, dafür waren zwei davon erfolgreich. Auch in der Zeitspanne zwischen 1978 und 1989 war die Erfolgsquote der fakultativen Referenden höher (36,4 Prozent) als in den 90er Jahren.

Offenbar haben es Referenden in wirtschaftlich angespannten Phasen schwieriger, weil das allgemeine Anspruchsniveau gesenkt wird. In bezug auf das Luftfahrtgesetz heisst das, mögliche Restriktionen in der direkt-demokratischen Mitsprache werden allenfalls in Kauf genommen, wenn dafür Verbesserungen der wirtschaftspolitischen Situation in Aussicht gestellt werden. Dieses verminderte Anspruchsniveau bekommen fundamentale, umweltpolitische Anliegen besonders zu spüren: In den neunziger Jahren ist nicht der Schutz der Umwelt primäres Anliegen der Stimmberechtigten, sondern die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit und Kurzarbeit. Gegen eine wenig profilierte Gegnerschaft und für ein aus Sicht der Stimmberechtigten profilloses Gesetz können damit allgemeine wirtschaftspolitische Argumente der Kampagne ausschlaggebend werden. Das befürwortende Komitee und Bundesrat haben bewiesen, dass sie diese Klaviatur beherrschen.

Das Referendum gegen die Revision des Luftfahrtgesetzes blieb ein Minderheitenanliegen. Die Trägerorganisationen des Referendums schafften es in Konkurrenz zu den anderen Vorlagen nicht, den Stimmberechtigten die wesentlichen Inhalte und Kritikpunkte zu vermitteln. Auch aus Perspektive der Referendumsträger scheint es deshalb angezeigt, über die Diskrepanz zwischen Erfolgchancen bei der Unterschriftensammlung und in der Referendumsabstimmung nachzudenken. Mit Hilfe moderner Mittel wie Direct Mailing ist es heute relativ einfach, Referendumsunterschriften zu erhalten. Weit aufwendiger ist es jedoch, einen Abstimmungskampf zu führen und zu gewinnen.

5. Methodischer Steckbrief

Grundlage für die vorliegende Analyse bietet eine zwischen dem 21. Februar und 18. März 1994 vom GfS-Forschungsinstitut realisierte Nachbefragung. Das Institut für Politikwissenschaft zeichnet verantwortlich für die Interpretation der Erhebung. Die Stichprobenbildung erfolgte nach dem üblichen Vorgehen bei VOX-Analysen. Befragt wurden 1001 Stimmberechtigte, die nach einem kombinierten Random/Quota-Verfahren für Ortschaften und Personen ausgewählt wurden. In der Deutschschweiz wurden 702, in der Romandie 250 und in der italienischen Schweiz 49 Interviews realisiert. Die Grösse der Stichprobe ergibt bei einer Zufallsauswahl ein Vertrauensintervall von ± 3 Prozent. Das heisst, ein Tabellenwert von 50 Prozent liegt mit einer 95%iger Wahrscheinlichkeit zwischen 47 und 53 Prozent. Die Signifikanz gibt die Irrtumswahrscheinlichkeit an, mit der ein Zusammenhang auch in der Grundgesamtheit (schweizerische Stimmberechtigte oder Stimmende) angenommen werden kann. Ein Signifikanz-Niveau von höchstens 0.05 besagt, dass der Zusammenhang mit 95%iger Sicherheit gilt. Die Interpretation stützt sich nur auf signifikante Zusammenhänge. Merkmale, die weniger als 40 Nennungen aufweisen, werden nicht ausgewiesen oder mit einem Stern gekennzeichnet. Das Zusammenhangsmass (in der Regel Cramer's V oder auch Phi Koeffizient) misst die Stärke der Beziehung zwischen zwei Variablen. Es nimmt den Wert 1 bei vollständiger Übereinstimmung und den Wert 0 bei keiner Übereinstimmung an. Werte unter 0.15 deuten auf einen nur sehr schwachen Zusammenhang.

Die Verlässlichkeit von erhobenen Daten lässt sich am besten im Vergleich mit effektiven, bekannten Angaben überprüfen; dazu bietet sich das Stimmverhalten an. Vergleicht man das in der Befragung erhobene mit dem effektiven Stimmverhalten der materiell Stimmenden, so ergibt sich eine mittlere Abweichung von 3,8 Prozentpunkten. Dieser Wert liegt knapp innerhalb des Vertrauensintervalls der Stichprobe. Besonders bei der Interpretation der Resultate zum Luftfahrtgesetz und zur Vignette ist aber Zurückhaltung geboten; hier liegen die Abweichungen über der statistischen Fehlergrenze. Als Erklärung für die Abweichung in diesen beiden Fällen bietet sich ein Anpassereffekt an die Sieger in der Nachbefragung an. Dies ist umso plausibler, als es sich um zwei Vorlagen handelt, die in der öffentlichen Diskussion eine im Vergleich geringe Resonanz fanden und bei denen die Gegnerschaften am wenigsten stark formiert waren.

Tabelle 5.1: Prozentuale Ja-Stimmenanteile im Vergleich (effektiv und erhoben)

Vorlage	Effektiv	Erhoben
Vignette	69	74
Pauschale Schwerverkehrsabgabe	72	72
Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe	67	69
Alpen-Initiative	52	55
Revision des Luftfahrtgesetzes	61	70
<i>Mittlere Abweichung</i>		3.8

Quelle: VOX-Analyse der eidg. Abstimmung vom 20.2.1994.



Analysen eidgenössischer Urnengänge
Analyses des votations fédérales
Analisi delle votazioni federali

Die Hauptergebnisse der Abstimmung vom 20. Februar 1994

Am 20. Februar legte der Bundesrat den schweizerischen Stimmberechtigten ein umfangreiches verkehrspolitisches Paket zur Abstimmung vor. Die Stimmberechtigten haben es unterschiedlich stark geschnürt: Wer zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe ja sagte, legte in den meisten Fällen auch bei der Vignette und bei der pauschalen Schwerverkehrsabgabe ein Ja in die Urne (94 bzw. 97 Prozent). Die Beziehung zur Alpen-Initiative war dagegen etwas weniger stark. Wer die leistungsabhängige Abgabe für den Schwerverkehr unterstützte, sagte zu 65 Prozent ja zur Alpen-Initiative. Umgekehrt sagten Befürworter und Befürworterinnen der Initiative fast in allen Fällen (zu 84 Prozent) auch ja zur verbrauchsabhängigen Abgabe.

Der Alpen-Initiative schrieben die Stimmberechtigten die grösste Bedeutung für das Land zu. 59 Prozent waren sogar der Ansicht, sie sei sehr gross. Damit einher ging auch ein Mobilisierungseffekt: In der Romandie, wo die Beteiligung am Urnengang tiefer war als in der deutschen Schweiz, waren auch deutlich weniger Befragte der Ansicht, der Initiative käme eine sehr grosse Bedeutung zu: 51 Prozent teilten diese Ansicht, in der deutschen Schweiz waren es 62 Prozent. Hätten es die Romand(e)s in der Hand gehabt, mit einer höheren Beteiligung das Resultat umzukehren? Wohl kaum, denn es hätte eine hundertprozentige Mobilisierung in der Romandie gebraucht, damit sich der Ja-Stimmenanteil bei der Alpen-Initiative um 2 Prozent verschoben hätte. Und welches wäre der Effekt einer höheren Mobilisierung in der ganzen Schweiz gewesen? Ohne zusätzliche Überzeugungsarbeit hätte eine stärkere Mobilisierung der Initiative nichts gebracht: Die Nicht-UrnengängerInnen hätten gleich hoch angenommen wie die Teilnehmenden. Bei einer vorsichtigeren Berechnung, welche den Meinungsdruck nach einer Abstimmung in Rechnung stellt und deshalb die Nicht-Antwortenden miteinbezieht, beträgt der Ja-Stimmenanteil unter den Nicht-UrnengängerInnen noch 50 Prozent.

Vor und nach dem Abstimmungsentscheid vom 20. Februar wurde viel über Funktion und Einfluss der Medien spekuliert. Im Zusammenhang mit der Fernsehsendung «Arena» wurde mehrfach die These aufgestellt, diese Sendung sei für den Erfolg der Alpen-Initiative bzw. die Niederlage des Bundesrates entscheidend gewesen. Die repräsentative Befragung der Stimmberechtigten relativiert diese These: Erstens war die Nutzung des Fernsehens als Orientierungsmittel für den Stimmentscheid im Vergleich mit früheren Abstimmungen durchschnittlich. Zweitens tendierten die Personen, die sich erst nach der besagten Sendung entschieden hatten, keineswegs zwingend zum Ja. Im Gegenteil – überdurchschnittlich starke Unterstützung fand die Initiative bei jenen Personen, die sich schon vor der Sendung entschieden hatten oder für die der Entscheid schon von Beginn weg klar war. Offenbar sind die aus der Abstimmungsforschung bekannten Mechanismen doch noch entscheidender: Wer sich erst spät entscheiden kann, neigt im Zweifelsfall zum Status quo und legt deshalb bei einer Initiative ein Nein in die Urne.

Die drei Vorlagen zu den Strassenbenützungsgebühren

Entscheidungsmotive und Wahrnehmungen zur Autobahnvignette hatten eines gemeinsam: die finanzpolitische Dimension. Die Wahrnehmungen waren nüchtern und die Beweggründe weitgehend sachlich. Offenbar gelang es dem Bundesrat, eine Vorlage auszuarbeiten, welche den Kosten-Nutzen-Kalkülen der Stimmberechtigten standhielt: Die spontanen Entscheidungsmotive zeigen nämlich, dass nicht nur das eigene Portemonnaie als Bezugsgrösse für dieses Kalkül diente, sondern auch die Lage der gesamten Nation («der Staat braucht mehr Geld»). Die Belastungen des eigenen Budgets fallen zudem erst von einer bestimmten Grösse an ins Gewicht. Viele Ja-Stimmende hielten ausdrücklich fest, bei der Erhöhung handle es sich um einen bescheidenen Betrag, oder sie verwiesen auf ähnlich hohe Beträge im Ausland. Wenn aber die Kosten eher klein sind, dann kann der erwartete Nutzen – die Zweckbindung der Mittel für den Unterhalt der Strassen – grösser sein. Rationale Stimmberechtigte entscheiden sich in diesem Fall für ein Ja.

Bei der pauschalen und vor allem der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe stand die Verkehrspolitik, das heisst die Idee der Kostenwahrheit für die Verkehrsträger, im Vordergrund. Die meisten Befragten sind mit der einen oder anderen Form des Verursacherprinzips vertraut. «Das Verursacherprinzip muss konsequent angewendet werden. Wer mehr fährt, soll auch mehr bezahlen.» 72 Prozent der Stimmberechtigten erklären sich mit dieser Aussage einverstanden. Neben der hohen Attraktivität hat dieses Argument aber auch hohe Überzeugungskraft: Fast alle Personen (84 Prozent), die sich mit dem Verursacherprinzip einverstanden erklären, haben schliesslich ja zur verbrauchsabhängigen Abgabe gesagt.

Jeweils 88 Prozent der Mitglieder von Umweltschutzorganisationen unterstützten die drei Vorlagen zu den Gebühren über die Strassenbenützung. Angesichts der sehr heterogenen Zusammensetzung dieser Gruppe und der Tatsache, dass die meisten Umweltschutzverbände keine Parole beschlossen haben, ist diese stabile und beinahe geschlossene Unterstützung doch beachtlich. Eine ähnlich gefestigte Haltung konnte vor allem die SPS bei ihren Sympathisantinnen und Sympathisanten aufbauen. Zusammen mit der CVP gelang es ihr am besten, die Parteibasis hinter die dreifache Ja-Parole zu scharen.

Am 20. Februar schaffte ein als marktwirtschaftlich gepriesenes Instrument in der Verkehrspolitik den Durchbruch. Wurde diese Trendwende durch eine neue, junge Generation eingeleitet? Nicht nur, denn noch mehr als die jungen Stimmberechtigten zwischen 18 und 29 Jahren haben die 60jährigen und älteren Stimmberechtigten allen drei Vorlagen zugestimmt. Tendenziell zeichnen sich jedoch unterschiedliche Motivstrukturen ab: Aspekte der verkehrspolitischen Kostenwahrheit wurden von den 18–29jährigen häufiger als Beweggrund angegeben als von den ältesten Stimmberechtigten.

Die Alpen-Initiative

Für die Alpen-Initiative lässt sich folgendes Erfolgsrezept nachzeichnen: Mit der Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene griff das Volksbegehren ein stabil verankertes und mehrheitsfähiges Thema auf. Auf diesem Sockel der breiten Zustimmung wirkte das übergreifende Ziel – der Schutz der Alpen – wie ein Katalysator. Im stark zersplitterten schweizerischen Elektorat sorgen normalerweise Allianzbildungen und die Geschlossenheit in den Reihen der bürgerlichen Parteien für die Niederlage von Initiativen. Neben der breiten Unter-

stützung im rot-grünen Lager und der mehrheitlichen Zustimmung durch die Parteungebundenen war deshalb am 20. Februar für den Erfolg der Initiative die Gefolgschaft innerhalb der bürgerlichen Parteien entscheidend: 48 Prozent der CVP-Anhängerschaft stimmten entgegen der nationalen Parole ja. Die FDP erreichte einen Geschlossenheitsgrad von 64 Prozent; 36 Prozent stimmten ja. Im Vergleich dazu war die Geschlossenheit bei der SPS deutlich höher: 82 Prozent der SympathisantInnen unterstützten die Alpen-Initiative.

Das Ja zur Alpen-Initiative war eindeutig umweltpolitisch motiviert. Das wirksamste Argument des Pro-Komitees lautete: «Die Alpen-Initiative verhindert das Anschwellen des Transitrassenverkehrs und entlastet die Umwelt.» Die Haltung gegenüber der Europapolitik war höchstens zweitrangig. Unter den Gegnern und Gegnerinnen eines EWR-Beitritts überwog jedoch das Ja. In der deutschen Schweiz sagten auch die wenig dezidierten EWR-BefürworterInnen ja zur Alpen-Initiative. Im Konflikt zwischen der Integrations- und der Verkehrspolitik entschieden sie sich offenbar für die stabiler verankerte Einstellung: die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene. Oder aber sie betrachteten ihre Einstellungen gar nicht als konfliktuell und wollten mit ihrem Ja ein verkehrspolitisches Zeichen in Europa setzen.

Die Strategie der BefürworterInnen, die Alpen-Initiative auch als Mittel für einen sichereren und flüssigeren Verkehr zu verkaufen, war hingegen wenig erfolgreich. Selbst wenn die Stimmberechtigten mit dieser Sichtweise einverstanden waren, sagten sie lange nicht immer ja. Auch in der Romandie ist die Argumentation kaum verhaltensrelevant. Eine Mehrheit der Befragten, die sich damit einverstanden erklärten, hat dennoch nein gestimmt (53 Prozent).

Beim Nein zur Initiative «zum Schutze des Alpengebietes» überwogen europapolitische Bedenken. Das stärkste Argument der gegnerischen Kampagne verwies auf das Transitabkommen mit der EU und mögliche Retorsionsmassnahmen. Volle Wirkung entfaltete es aber nur dort, wo eine stabil verankerte, positive Europahaltung besteht. Bewohnerinnen und Bewohner der Romandie und die dezidierten EWR-BefürworterInnen in der deutschen Schweiz sagten deshalb nur noch zu 38 bzw. 45 Prozent ja zur Alpen-Initiative.

Die Revision des Luftfahrtgesetzes

Im verkehrspolitischen Paket der Abstimmung vom 20. Februar war die Teilrevision des Luftfahrtgesetzes eindeutig das fünfte Rad am Wagen. Vergleichsweise geringe Kenntnis des Abstimmungsthemas sowie der Behördenempfehlung, geringe Prädisposition, grössere Entscheidungsschwierigkeiten und die geringe Beachtung selbst zentraler Argumente der befürwortenden und gegnerischen Seite verweisen auf eine wenig profilierte Vorlage und eine proflöse Gegnerschaft. Selbst die Kritik, zinsgünstige Darlehen würden zu einer Subventionierung führen und der Vorwurf, das Gesetz betreibe einen Demokratieabbau, fanden unter den Teilnehmenden nicht mehr als 40 Prozent Unterstützung. Umso erfolgreicher war die Strategie des Bundesrates, weniger mit einzelnen Reformpunkten zu argumentieren, sondern die Luftfahrt als zentralen Wirtschaftsfaktor der Schweiz darzustellen. In den letzten Jahren verzeichnen nämlich nachmaterialistische Werthaltungen, welche den Schutz der Umwelt zum wichtigsten politischen Ziel erklären, einen deutlichen Rückgang. Primäres politisches Anliegen in den neunziger Jahren ist die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit bzw. der Kurzarbeit. Bei einer aus Sicht der Stimmberechtigten inhaltlich wenig ausgeprägten Vorlage können damit allgemeine wirtschaftspolitische Argumente der Kampagne ausschlaggebend werden.

Europa-Barometer Schweiz

Seit 1989 realisiert das GfS-Forschungsinstitut unter dem Titel «Europa-Barometer Schweiz» viermal jährlich Befragungen zum europäischen Integrationsprozess. Diese Untersuchungen analysieren Wissen, Einstellungen und Verhaltensweisen der schweizerischen Stimmberechtigten in der Europa-Frage. Das Europa-Barometer Schweiz versteht sich als unabhängiges Forschungsvorhaben und wird von staatlichen Stellen, Verbänden und Firmen der Wirtschaft, Parteien und Medien-Verlagen getragen. An bisherigen Forschungsberichten sind erschienen (Auswahl, Stand: Mitte 1993):

- Claude Longchamp: Der lange Weg der aussenpolitischen Öffnung (= Arbeitsberichte aus dem Projekt Europa-Barometer Schweiz, Nr. 23), Bern 1993
- Claude Longchamp, Pascal Sciarini: Zeichen einer Neuausrichtung nach dem Nein zum EWR-Beitritt. Bericht zur Befragung Europa-Barometer Schweiz, Sommerwelle 1993, mit einem Schwerpunkt zum GATT (= Arbeitsberichte aus dem Projekt Europa-Barometer Schweiz, Nr. 22), Bern 1993
- Europa-Chronik. Europapolitische Ereignisse in der Schweiz, April bis Juni 1993, Red.: Andreas Rickenbacher, Claude Longchamp (= Arbeitsberichte aus dem Projekt Europa-Barometer Schweiz, Nr. 21), Bern 1993
- Europa-Chronik. Europapolitische Ereignisse in der Schweiz, Januar bis März 1993, Red.: Andreas Rickenbacher, Claude Longchamp (= Arbeitsberichte aus dem Projekt Europa-Barometer Schweiz, Nr. 20), Bern 1993
- Claude Longchamp: Die EWR-Entscheidung – eine Prozessbetrachtung. Hauptergebnisse aus den Europa-Barometer Untersuchungen vor der Abstimmung vom 6. Dezember (= Arbeitsberichte aus dem Projekt Europa-Barometer Schweiz, Nr. 19), Bern 1993
- Europa-Chronik. Europapolitische Ereignisse in der Schweiz, 23. Nov. bis 31. Dez. 1992, Red.: Andreas Rickenbacher, Claude Longchamp (= Arbeitsberichte aus dem Projekt Europa-Barometer Schweiz, Nr. 18), Bern 1992
- Europa-Chronik. Europapolitische Ereignisse in der Schweiz, 28. Okt. bis 22. Nov. 1992, Red. Andreas Rickenbacher, Claude Longchamp (= Arbeitsberichte aus dem Projekt Europa-Barometer Schweiz, Nr. 16), Bern 1992
- Claude Longchamp: Die Schweiz und Europa – ein ziemlich normaler Sonderfall. Hauptergebnisse der Herbstbefragung 1992 (= Arbeitsberichte aus dem Projekt Europa-Barometer Schweiz, Nr. 15), Bern 1992
- Europa-Chronik. Europapolitische Ereignisse in der Schweiz, 11. Sept. bis 27. Okt. 1992, Red.: Andreas Rickenbacher, Claude Longchamp (= Arbeitsberichte aus dem Projekt Europa-Barometer Schweiz, Nr. 14), Bern 1992
- C'est oui! Premières analyses du référendum sur l'Union politique en France du 20 septembre 1992, rédigé par Claude Longchamp (= Arbeitsberichte aus dem Projekt Europa-Barometer Schweiz, Nr. 13), Bern 1992
- Dossier Ost- und Mitteleuropa. Zusammenstellung neuer Informationen aus den Ländern Polen, Tschechoslowakei, Ungarn, Rumänien, Bulgarien. Red.: Claude Longchamp (= Arbeitsberichte aus dem Projekt Europa-Barometer Schweiz, Nr. 12), Bern 1992
- Europa-Chronik. Europapolitische Ereignisse in der Schweiz, 17. Mai bis 10. Sept. 1992, Red.: Andreas Rickenbacher, Claude Longchamp (= Arbeitsberichte aus dem Projekt Europa-Barometer Schweiz, Nr. 11), Bern 1992
- Peter Spichiger Carlsson: Die jungen Erwerbstätigen und ihre Einstellungen zu Europa (=Arbeitsberichte aus dem Projekt Europa-Barometer Schweiz, Nr. 10), Bern 1992

Abonnementsbedingungen können bestellt werden beim GfS-Forschungsinstitut, Büro Bern, Bärenplatz 2, 3011 Bern, Telefon 031 311 08 06, Fax 031 311 08 19.