

Volksabstimmung vom 3. März 1991

Erläuterungen des Bundesrates

Worum geht es?

Stimm- und Wahlrechtsalter 18

Das Stimm- und Wahlrechtsalter soll von 20 auf 18 Jahre herabgesetzt werden. Bundesrat und Parlament empfehlen einer entsprechenden Änderung der Bundesverfassung zuzustimmen. Den Achtzehn- und Neunzehnjährigen soll damit auch auf Bundesebene ein Recht zugestanden werden, das ihnen die Mehrheit der Kantone bereits gewährt hat.

Abstimmungstext S. 2
Erläuterungen S. 3-7

Initiative zur Förderung des öffentlichen Verkehrs

Die Initiative verlangt, dass die Förderung des öffentlichen Verkehrs als Daueraufgabe des Bundes in der Verfassung verankert wird. Zur Finanzierung sollen für eine Übergangszeit zusätzlich Treibstoffzollgelder verwendet werden. Auch wenn für Bundesrat und Parlament die Förderung des öffentlichen Verkehrs hohe Priorität genießt, lehnen sie die Initiative ab. Die heutigen Verfassungsgrundlagen genügen, um auch in Zukunft den öffentlichen Verkehr mit namhaften Beiträgen zu fördern. Die Initiative sieht zudem eine problematische Finanzierungsart vor.

Abstimmungstext S. 10
Erläuterungen S. 8-15



Erste Vorlage:

Stimm- und Wahlrechtsalter 18

Abstimmungstext

Bundesbeschluss über die Herabsetzung des Stimm- und Wahlrechtsalters auf 18 Jahre

vom 5. Oktober 1990

I

Artikel 74 Absatz 2 der Bundesverfassung wird wie folgt geändert:

Art. 74 Abs. 2

² Stimm- und wahlberechtigt bei solchen Abstimmungen und Wahlen sind alle Schweizer und Schweizerinnen, die das 18. Altersjahr zurückgelegt haben und nicht nach dem Rechte des Bundes vom Aktivbürgerrecht ausgeschlossen sind.

II

Dieser Beschluss untersteht der Abstimmung des Volkes und der Stände.

Ausgangslage

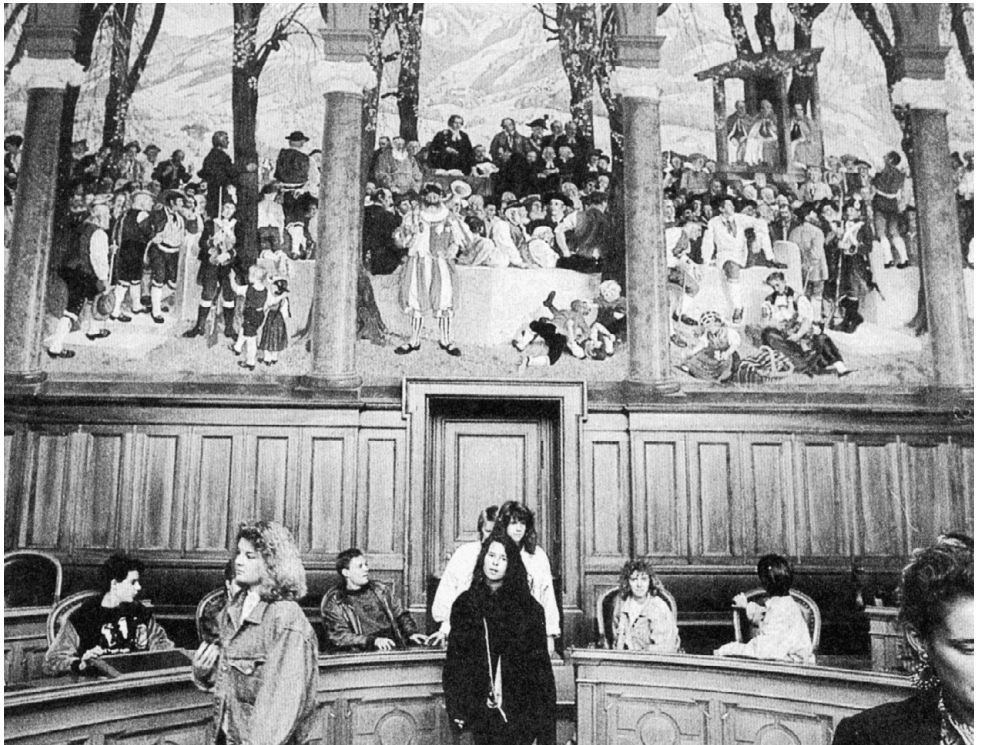
Der demokratische Staat zählt bei der Gestaltung der Zukunft auch auf die Jugend. Seit langem besteht deshalb in der Schweiz bei vielen der Wunsch, die Jugend früher in Entscheidungsprozesse und Verantwortung miteinzu beziehen und das Stimm- und Wahlrechtsalter von 20 auf 18 Jahre herabzusetzen. Nach einer solchen Verfassungsänderung hätten unsere Jugendlichen vermehrt Gelegenheit, unsere Demokratie mitzugestalten.

In 16 Kantonen und ihren Gemeinden ist das Stimm- und Wahlrecht für 18jährige bereits Realität. Zudem haben es zahlreiche Gemeinden in Kantonen ohne Stimmrecht 18 ihren jungen Erwachsenen für Gemeindeangelegenheiten zugestanden.

Angesichts dieser weitgehenden Zustimmung haben 1989 fünf parlamentarische Initiativen und eine Standesinitiative die Herabsetzung des Stimm- und Wahlrechtsalters von 20 auf 18 Jahre in der Bundesverfassung verlangt. So wird jetzt Volk und Ständen nochmals eine Frage vorgelegt, die 1979 mit dem knappen Mehr von 30 000 Stimmen noch verneint worden war.

Der Nationalrat hat die Initiativen bereitwillig aufgenommen und einen Bundesbeschluss erarbeitet, dem auch der Bundesrat zustimmte. 1990 beschloss National- und Ständerat einstimmig die Herabsetzung des Stimm- und Wahlrechtsalters auf 18 Jahre. Nicht zuletzt wollten sie damit vor den anstehenden 700-Jahrfeiern der Eidgenossenschaft Volk und Stände dazu aufrufen, ein Zeichen für die ungebrochene Lebenskraft und Offenheit unserer Demokratie zu setzen.

Folgende Kantone kennen bereits das Stimmrecht 18 für kantonale Abstimmungen und Wahlen: Schwyz (seit 1833), Jura (1978), Neuenburg (1979), Waadt (1980), Genf (1980), Glarus (1980), Zug (1980), Baselland (1980), Nidwalden (1982), Obwalden (1983), Basel-Stadt (1988), Uri (1989), Bern (1989), Schaffhausen (1990), Zürich (1990), Tessin (1990)



Die Jugendlichen sind aktive Besucher des Bundeshauses und bezeugen damit Interesse für unseren Staat und seine demokratischen Institutionen. Unser Bild zeigt Lehrlinge von Gemeindeverwaltungen im Ständeratssaal vor dem Landsgemeindegemälde des Schweizer Künstlers Albert Welti (1862-1912).

Stellungnahme des Bundesrates

Bundesrat und Parlament sind einhellig zur Überzeugung gelangt, die Zeit sei reif für die Herabsetzung des Stimm- und Wahlrechtsalters auf 18 Jahre. Dafür sprechen insbesondere folgende Gründe:

Der Wunsch, Demokratie mitzugestalten

Unsere Jugend wächst unter komplexen gesellschaftlichen Verhältnissen und Lebensbedingungen auf. Sie muss häufiger und früher in unterschiedlichsten Bereichen ihres Lebens Entscheidungen treffen. Die Anforderungen, unter denen sie den Übergang ins Berufsleben vollzieht, sind grösser geworden. Die Ausbildungsmöglichkeiten sind gewachsen. Vermehrt hat die Jugend über die Massenmedien Zugang zu vielfältigen Informationen. Junge Menschen stellen heute früher als in der Vergangenheit gesellschaftliche und politische Fragen und drängen heftiger auf deren Beantwortung. Unüberhörbar ist ihr Wunsch, Verantwortung zu übernehmen und Entscheidungen zu beeinflussen und mitzutragen. Das politische Interesse ist, wie Untersuchungen nachweisen, bei den Achtzehn- und Neunzehnjährigen sprunghaft angestiegen.

Dieses politische und gesellschaftliche Interesse gilt es aufzugreifen, wach zu halten und zum Nutzen unseres Staatswesens fruchtbar zu machen. Am besten und einfachsten geschieht dies dadurch, dass wir die Jugend in unser demokratisches Handeln miteinbeziehen und an unseren Entscheidungen und Massnahmen beteiligen.

Fähig zum Urteil, bereit zum Entscheid

Wer heute 18 oder 19 Jahre alt ist, steht vielfach schon im Berufsleben, trägt Verantwortung in Familie und Alltag, leistet Steuern und Sozialabgaben, kann bereits die Wehrpflicht erfüllen, stimmt und wählt in vielen Gemeinden und Kantonen. Die Achtzehnjährigen gelten nach unserem Strafrecht bereits als Erwachsene. Die Bundesverfassung traut schon dem Sechzehnjährigen Entscheidungsfähigkeit in religiösen Dingen zu. Mit dem Stimmrechtsalter 18 wird dem Jugendlichen im staatlichen Bereich zuerkannt, was Gesellschaft und Staat unter den gegenwärtigen politischen, sozialen und wirtschaftlichen Verhältnissen im Alltag bereits von ihm fordern: Verantwortungsbewusstsein und Entscheidungsfähigkeit. Die Herabsetzung des Wahl- und Stimmrechtsalters ist ein wichtiger Schritt dazu.

Stimmrecht 18 in den Kantonen und im Ausland

Die Schwyzer kennen das Stimmrecht mit 18 Jahren schon seit 1833. Der Jura hat es mit seiner Gründung 1978 eingeführt. In 16 Kantonen gilt heute Stimmrecht 18. Bei der eidgenössischen Abstimmung von 1979, die ein knapp ablehnendes Resultat ergab, waren es erst zwei. Viele Kantone und Gemeinden haben damit eine Entwicklung vollzogen, die auch in anderen westlichen Demokratien stattgefunden hat: In Grossbritannien, Deutschland und den USA können die Achtzehn- und Neunzehnjährigen wählen und gewählt werden, in Frankreich und Italien können sie zumindest wählen.

Auch demographisch erwünscht

Die Lebenserwartung ist heute höher als früher. So ist der Anteil der über 60jährigen in der schweizerischen Wohnbevölkerung zwischen 1910 und 1988 von 9,6 auf 21,6 Prozent gestiegen, während der Anteil der Achtzehn- und Neunzehnjährigen im gleichen Zeitraum von 3,5 auf 2,8 Prozent gesunken ist. In der Schweiz sind also heute über 20 Prozent der 4,3 Millionen Stimm- und Wahlberechtigten älter als 60 Jahre. Die Herabsetzung des Stimm- und Wahlrechtsalters gleicht die Altersstruktur des Stimmvolkes zwar nicht aus, der Anteil der prozentual untervertretenen Jugend wird aber immerhin um 160 000 Stimmberechtigte vergrössert.

Einstimmigkeit im Parlament

Die eidgenössischen Räte haben Bedeutung und Notwendigkeit dieser für die Zukunft unseres Landes so wichtigen Reform erkannt und ihr mit ihrem einstimmigen Beschluss einen besonderen Akzent verliehen.

Und das Mündigkeitsalter?

Man kann sich die Frage stellen, ob es richtig sei, den Achtzehn- und Neunzehnjährigen das Stimm- und Wahlrecht zu gewähren, solange das Mündigkeitsalter noch mit 20 Jahren beginnt. Der Einwand ist berechtigt. Diese Differenz soll jedoch nur noch kurze Zeit bestehen. Wird das Stimmrechtsalter 18 angenommen, beabsichtigt der Bundesrat, dem Parlament möglichst bald auch einen Antrag für die Herabsetzung der zivilrechtlichen Mündigkeit auf 18 Jahre zu unterbreiten.

Demokratie heisst aktive Teilnahme

Unser demokratisches Staatwesen lebt solange, als seine Bürgerinnen und Bürger bereit sind, Entscheide mitzugestalten und Verantwortung zu übernehmen. Die Jugend soll deshalb ihre Begeisterungsfähigkeit, ihren Elan und ihre Leistungsbereitschaft in unsere Demokratie einbringen können. Das kann sie am besten dann, wenn sie das Recht hat, an der Urne Politik aktiv mitzubestimmen. Mit der Herabsetzung des Wahl- und Stimmrechtsalters integrieren wir die Achtzehn- und Neunzehnjährigen auch politisch in unsere Gesellschaft und bieten ihnen mit dem Mitspracherecht ein Tätigkeitsfeld, auf dem sie darüber entscheiden können, wie unser Staat das gesellschaftliche Zusammenleben regeln soll.

Aus all diesen Gründen empfehlen Bundesrat und Parlament, dem Stimm- und Wahlrechtsalter 18 zuzustimmen.

Zweite Vorlage: Volksinitiative «zur Förderung des öffentlichen Verkehrs»

Wieviel bezahlt der Bund für den öffentlichen Verkehr?

Die Ausgaben des Bundes für den öffentlichen Verkehr sind in den letzten zwanzig Jahren sehr stark angestiegen. Sie betragen:

im Jahre 1970:	99	Mio Franken
im Jahre 1980:	1230	Mio Franken
im Jahre 1989:	1960	Mio Franken

Die Finanzierung von Bahn und Bus 2000, die Förderung des kombinierten Verkehrs (kurzfristige Verbesserung der Kapazitäten), der Bau der Alpen-transversalen und die Unterstützung des Agglomerationsverkehrs werden auch in Zukunft zu einem weiteren Ansteigen der Bundesausgaben für den öffentlichen Verkehr führen.

Was tut der Bund heute für den öffentlichen Verkehr?

Der Bund

- entschädigt ungedeckte Kosten der SBB im regionalen Personenverkehr.
- stellt den SBB die Infrastruktur (das Schienennetz und weitere feste Anlagen) zu günstigen Bedingungen zur Verfügung.
- unterstützt die Finanzierung von Bahn und Bus 2000 mit Darlehen. Er trägt die während der Bauzeit auflaufenden Bauzinsen und Amortisationskosten.
- unterstützt Investitionen und Betrieb der Privatbahnen und Autobuslinien. Er verbilligt den Berufs- und Schülerverkehr. In Berg- und Randgebieten vergünstigt er die Tarife.
- verbilligt für eine Versuchsdauer von sechs Jahren das Halbpreisabonnement.
- verbilligt den Huckepackverkehr, damit weniger Lastwagen die Strasse belasten.
- bezahlt Beiträge an den Bau von Anschlussgleisen und von Terminals für den Bahnverlad (kombinierter Verkehr).

Was sieht der Bundesrat für die nächste Zeit zusätzlich vor?

Der Bundesrat

- hat für die Zeit ab 1994 eine Verdreifachung der Transit-Kapazitäten für den kombinierten Verkehr beschlossen.
- schlägt den Bau von zwei Basislinien am Gotthard und Lötschberg (Projekt Alpentransit) vor. Damit soll das Schienenangebot für den Transitverkehr bis zum Jahr 2010 nachhaltig verbessert werden.
- hat eine Förderung des Agglomerationsverkehrs vorgeschlagen.

Ausgangslage

Der öffentliche Verkehr nimmt in der Schweiz traditionell einen hohen Stellenwert ein. Nicht umsonst verfügt unser Land im internationalen Vergleich über das dichteste Eisenbahnnetz.

Bund, Kantone und Gemeinden fördern den öffentlichen Verkehr mit namhaften Mitteln. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs liegt im Interesse des Umweltschutzes, des Energiesparens und der häuslichen Nutzung des Bodens. Sie dient auch dazu, die Strassen zu entlasten.

Die **Volksinitiative «zur Förderung des öffentlichen Verkehrs»**, die 1986 mit 112 318 Unterschriften eingereicht worden ist, möchte unter anderem

- die Förderung des öffentlichen Verkehrs als Daueraufgabe des Bundes in der Verfassung verankern,
- das Linienangebot zusätzlich erweitern und verdichten,
- den Gütertransitverkehr vorwiegend auf die Schiene verlagern und zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs Treibstoffzollgelder heranziehen.

Bundesrat und Parlament lehnen die Initiative ab. Der Bund fördert den öffentlichen Verkehr bereits heute wirksam, so dass die Initiative nicht nötig ist. Diese Politik soll in Zukunft weitergeführt und noch verstärkt werden. Die Initiative geht insbesondere mit der vorgeschlagenen Finanzierungsart zu weit. Die verlangte Zweckänderung der Treibstoffzollgelder hätte zur Folge, dass der öffentliche Verkehr und der Strassenverkehr in der Frage der Finanzierung gegeneinander ausgespielt würden. Besser ist aber, wenn sich diese beiden wichtigen Verkehrsträger vernünftig ergänzen.

Abstimmungstext

Bundesbeschluss über die Volksinitiative «zur Förderung des öffentlichen Verkehrs»

vom 8. Februar 1990

Art. 1

¹ Die Volksinitiative vom 24. Februar 1986 «zur Förderung des öffentlichen Verkehrs» wird Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet.

² Die Volksinitiative lautet:

Die Bundesverfassung wird wie folgt ergänzt:

Art. 26 Abs. 2-5 (neu)

² Der Bund fördert den öffentlichen Verkehr, insbesondere auf der Schiene. Er stellt die ausreichende Erschliessung des ganzen Landes mit zweckmässigen öffentlichen Verkehrsmitteln durch die Finanzierung eines Basisangebots an Fahrmöglichkeiten sicher.

³ Um Leistungsfähigkeit und Leistungsangebot im Personen- und Güterverkehr zu erhalten und auszubauen, fördert der Bund insbesondere:

- a. die Schaffung einer leistungsfähigen Infrastruktur;
- b. dichte Fahrpläne und günstige Tarife;
- c. die Erschliessung von Berg- und Randgebieten und deren Anschlüsse;
- d. den Tarifverbund in dafür geeigneten Regionen;
- e. den kombinierten Verkehr Schiene-Strasse;
- f. den Bau von Anschlussgleisen für den Güterverkehr.

⁴ Die Kantone sorgen für weitergehende Leistungen.

⁵ Der Bund trifft Massnahmen, damit der Gütertransportverkehr vorwiegend auf der Schiene erfolgt, und unterstützt Bestrebungen, den Güterfernverkehr auf die Schiene zu verlagern.

Übergangsbestimmungen Art. 20 (neu)

¹ Bis zum Inkrafttreten von Verfassungsbestimmungen für eine koordinierte Verkehrspolitik mit einem Verkehrsfonds sind für die Finanzierung der Aufgaben nach Artikel 26 Absätze 2, 3 und 5 zusätzlich zu den bisher geleisteten Bundesbeiträgen für die Aufrechterhaltung des Betriebs und die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen mindestens je ein Drittel des Zollzuschlags auf Treibstoffen und des Reinertrags des Treibstoffzolls nach Artikel 36^{ter} einzusetzen.

² Der Einsatz dieser Mittel erfolgt so früh als möglich, aber spätestens im zweiten Jahr nach Annahme von Artikel 26 Absätze 2-5.

³ Artikel 36^{ter} Absatz 1 erster Satz der Bundesverfassung wird für die Zeit bis zum Inkrafttreten von Verfassungsbestimmungen für eine koordinierte Verkehrspolitik mit einem Verkehrsfonds wie folgt geändert:

Art. 36^{ter} Abs. 1 erster Satz

¹ Der Bund verwendet einen Drittel des Reinertrages des Treibstoffzolls und zwei Drittel eines Zollzuschlages wie folgt für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr:

...

Art. 2

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

Argumente des Initiativkomitees

Das Initiativkomitee begründet sein Volksbegehren wie folgt:

«Mittel für einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr

Leistungsfähige, attraktive und preisgünstige öffentliche Verkehrsmittel will der Landesring der Unabhängigen (LdU) mit seiner 'SBB-Initiative' erreichen. Damit wird das Umsteigen vom Privatauto auf Bahn, Bus und Tram gefördert. Zugleich soll der Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene verlagert werden. Von der besseren Lebensqualität profitieren alle.

Klare, konkrete Ziele

Dichtere Fahrpläne, günstigere Tarife, Förderung des Huckepack-Verkehrs und der Bau von Anschlussgeleisen: dies sind konkrete Ziele, die mit der Initiative in der Verfassung verankert werden. Der Bund wird verpflichtet, den internationalen Güterverkehr auf die Schiene zu verlegen. Dies ist gerade wegen der Verkehrsverhandlungen mit der EG wichtig.

Klare Verpflichtungen statt leerer Worte

Diese Ziele sind theoretisch weitgehend unbestritten. Leere Worte genügen aber nicht. Dies zeigt die geplante Tarifierhöhung bei der SBB. Es braucht klare Bestimmungen in der Verfassung.

Vieles ist geplant, mit der Initiative kann es auch finanziert werden

Mit der Übergangsbestimmung will die Initiative Gelder aus dem Treibstoffzoll und dem Zollzuschlag für den öffentlichen Verkehr einsetzen. Ein Drittel dieser Einnahmen soll für die Förderung des öffentlichen Verkehrs verwendet werden. Dies hätte 1989 über 900 Millionen Franken ausgemacht. Mit den bereits vorhandenen Treibstoffgeldern können wir nötige Projekte wie die 'Bahn 2000' oder die Alpentransversale (NEAT) finanzieren, statt sie durch höhere Steuern oder mit ständigen Preiserhöhungen der SBB zu bezahlen. Gerade diese Tarifierhöhungen würden aber den öffentlichen Verkehr – insbesondere für Familien – wieder unattraktiv machen.

Die Initiative ist keineswegs ein Raubzug auf die Automobilisten, die keinen Rappen mehr bezahlen. Es liegt auch im Interesse jedes vernünftigen Autofahrers, wenn die Strassen nicht durch unnötige Fahrten und durch den internationalen Güterfernverkehr verstopft werden. Wie alle anderen Menschen profitieren auch die Automobilisten von einer gesünderen Umwelt.»

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat misst der Förderung des öffentlichen Verkehrs hohe Bedeutung zu. Dazu braucht es aber keine neuen Verfassungsbestimmungen. Zudem sind wichtige Forderungen der Initianten bereits erfüllt oder beschlossen. Andere Forderungen haben ungewisse Auswirkungen und würden den Spielraum für die Zukunft einengen. Die Initiative sieht eine Finanzierung vor, die zu starr ist und entschieden zu weit geht. Der Bundesrat lehnt die Initiative insbesondere aus folgenden Gründen ab:

Viele Forderungen sind bereits berücksichtigt

In den letzten Jahren hat der Bund seine Anstrengungen intensiviert, um die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs zu steigern. Der Bund lässt sich dies sehr viel kosten: Allein 1989 hat er nahezu zwei Milliarden Franken für den öffentlichen Verkehr aufgewendet. Dazu kommen die Aufwendungen der PTT für die Postauto-Kurse und jene der Kantone und der Gemeinden für den Regional- und Agglomerationsverkehr. Die Realisierung von Bahn und Bus 2000 wird vor allem das Angebot beim öffentlichen Personenverkehr noch vergrössern. Das Angebot für den Gütertransitverkehr wird durch die beschlossene Verdreifachung der Kapazitäten auf dem bestehenden Schienennetz ab 1994 zusätzlich erweitert.

Es geht ohne Verfassungsänderung

Die aufgezählten Massnahmen zeigen, dass es zur generellen Förderung des öffentlichen Verkehrs keine neue Verfassungsbestimmung braucht. So konnte zum Beispiel das Konzept Bahn und Bus 2000 aufgrund der geltenden Verfassung beschlossen werden. Das gleiche gilt auch für den bevorstehenden Entscheid über die Verwirklichung der neuen Eisenbahn-Alpen-transversale (Alpentransit).

Unerwünschte Auswirkungen beim «Basisangebot»

Die Initiative verlangt vom Bund die Finanzierung eines sogenannten Basisangebotes für den öffentlichen Verkehr im ganzen Land. Der Bund könnte verpflichtet werden, in allen Regionen eine bestimmte Zahl von Kursen öffentlicher Verkehrsmittel pro Tag zu gewährleisten. Eine solche Lösung würde die Autonomie der Kantone einschränken und ist daher nicht erwünscht. Es bestünde die Gefahr, dass zu viele und zu teure Verkehrsmittel

angeboten würden. Das heutige System nimmt auf Bedürfnisse und Nachfrage in den Regionen Rücksicht und erlaubt es, die Kosten besser im Griff zu behalten.

Bessere Leistungen haben ihren Preis

Die Initiative verlangt «günstige Tarife». Die Höhe der Tarife muss sich nach den Leistungen ausrichten. Zusätzliche Leistungen (bessere Verbindungen, attraktiveres Rollmaterial etc.) verursachen auch mehr Kosten. Wer von diesen Leistungen profitiert, soll dafür grundsätzlich auch einen angemessenen Preis bezahlen. Bundesleistungen für die Verbilligung von Tarifen sind nur sinnvoll, wenn sie gezielt vorgenommen werden. Das ist etwa der Fall beim Berufs- und Schülerverkehr oder beim Huckepackverkehr. Günstige Tarife im Sinne der Initiative hätten dagegen zur Folge, dass die Kostensteigerungen im öffentlichen Verkehr hauptsächlich von den Automobilisten anstatt von den Benützern zu tragen wären.

Finanzierung zu Lasten der Strasse

Die Treibstoffzölle sind ursprünglich eingeführt worden, um den Strassenbau zu finanzieren. Seit 1983 können aus dem Ertrag dieser Abgaben auch Mittel für andere Zwecke wie zum Beispiel für den Huckepackverkehr und den Autoverlad verwendet werden. Was die Initiative nun aber vorschlägt, geht eindeutig zu weit und ist nicht akzeptabel. Jährlich würden rund 600 bis 700 Millionen Franken weniger für Strassenzwecke zur Verfügung stehen. Wichtige Aufgaben könnten nicht mehr erfüllt werden, namentlich bei der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und beim Unterhalt der Nationalstrassen.

Dauerprovisorium statt Übergangsregelung

Die nach Ansicht des Bundesrates problematische Finanzierung war von den Initianten nur für eine Übergangsfrist gedacht, nämlich bis zum Inkrafttreten der «Koordinierten Verkehrspolitik» (KVP). Die KVP ist aber inzwischen in der Volksabstimmung abgelehnt worden, so dass die Übergangsregelung zu einem Dauerprovisorium würde.

Die Verwendung des Treibstoffzollertrages

Der Bund hat im Jahre 1989 mit den Treibstoffzöllen 2943 Mio Franken eingenommen. Dieser Ertrag setzte sich zusammen aus 1283 Mio Franken beim Grundzoll und 1660 Mio Franken beim Zollzuschlag. Er wurde wie folgt verwendet

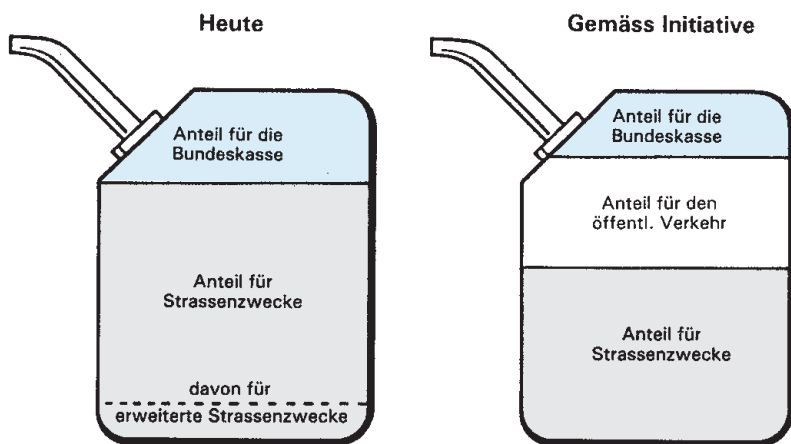
- Für Strassenzwecke: 2301,5 Mio Fr.
Davon für erweiterte Strassenzwecke rund 308 Mio Fr.
(Es handelt sich dabei um Beiträge an Niveauübergänge, Verkehrstrennung, Umwelt- und Landschaftsschutz, Huckepack und Autoverlad, Schutz vor Naturgewalten sowie für Bahnhofparkplätze)
- Für die allgemeine Bundeskasse: 641,5 Mio Fr.

Bei einer Annahme der Initiative müsste dieser Ertrag wie folgt verteilt werden (am Beispiel des Jahres 1989):

- Für Strassenzwecke rund 1534 Mio Fr.
- Für den öffentlichen Verkehr rund 982 Mio Fr.
- Für die allgemeine Bundeskasse rund 427 Mio Fr.

(Der Betrag von 308 Mio Franken für erweiterte Strassenzwecke ist in dieser Aufteilung enthalten.)

Verwendung des Treibstoffzollertrages



Heute werden die Treibstoffzölle zu gut 3/4 für Strassenzwecke eingesetzt. Bei Annahme der Initiative dürften sie nur noch gut zur Hälfte für Strassenzwecke verwendet werden.

Eingriff in die freie Wahl des Verkehrsmittels

Die Initianten möchten den Bund verpflichten, den Gütertransitverkehr auf die Schiene zu verlegen. Dies würde auch Zwangsmassnahmen erlauben. Sie stünden im Widerspruch zur freien Wahl des Verkehrsmittels. Ebenso würden internationale Abkommen in Frage gestellt. Auch der Bundesrat verfolgt die Politik, den Güterfernverkehr möglichst auf der Schiene zu bewältigen. In der Schweiz werden bereits heute rund 80 Prozent des alpenquerenden Güterverkehrs auf der Schiene abgewickelt. Dieser im internationalen Vergleich sehr hohe Schienenanteil ist auf verschiedene Faktoren zurückzuführen. Dazu gehören neben der Bereitstellung der erforderlichen Schienenkapazitäten das Festhalten an der 28-Tonnen-Limite und am Nacht- und Sonntagsfahrverbot für den Schwerverkehr sowie die Beibehaltung der Schwerverkehrsabgabe.

Massiver Ausbau der Kapazitäten auf der Schiene

Damit der hohe Schienenanteil im alpenquerenden Verkehr auch in Zukunft gehalten und sogar noch gesteigert werden kann, müssen in erster Linie zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden. Als Sofortmassnahme hat der Bundesrat beschlossen, die Huckepack-Kapazitäten auf insgesamt 470 000 Sendungen (z. B. Lastwagen und Sattelschlepper) zu verdreifachen: Ab 1994 können am Gotthard neu jährlich 360 000 Sendungen im kombinierten Verkehr durch die Schweiz befördert werden. Hinzu kommen der Ausbau des bestehenden Lötschberg-Tunnels mit einem dritten Gleis und der Einbau einer Stromschiene im Simplon-Tunnel, falls ein Transitabkommen mit der EG zustandekommt. Auf diese Weise ist es möglich, jedes Jahr weitere 110 000 Sendungen mit der Bahn zu transportieren. Mit den Massnahmen auf der Gotthard- und der Lötschberg-Simplon-Achse können täglich mehr als 1000 schwere Lastwagen von der Strasse auf die Schiene verlagert werden. Weil die Güterströme mit dem europäischen Binnenmarkt künftig noch stark zunehmen werden, schlägt der Bundesrat zusätzlich den Bau von zwei neuen Eisenbahn-Alpentransversalen vor (Projekt Alpen-transit). Damit wird gewährleistet, dass der Transitverkehr in der Schweiz möglichst umweltschonend und rationell bewältigt wird.

Bundesrat und Parlament empfehlen daher, die Volksinitiative «zur Förderung des öffentlichen Verkehrs» abzulehnen.



Retouren an die
Einwohnerkontrolle
der Gemeinde

Empfehlung an die Stimmberechtigten

Bundesrat und Parlament empfehlen den Stimmberechtigten, am 3. März 1991 aus den dargelegten Gründen wie folgt zu stimmen:

- **JA** zum Bundesbeschluss über die Herabsetzung des Stimm- und Wahlrechtsalters auf 18 Jahre
- **NEIN** zur Volksinitiative «zur Förderung des öffentlichen Verkehrs»