

Abstimmung vom 27.9.1998

Kampf gegen die Lastwagenlawine: Die LSVA wird eingeführt

Angenommen: Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

Brigitte Menzi

Dieser Artikel ist erstmals 2010 im «Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007» erschienen, welches von Wolf Linder, Christian Bolliger und Yvan Rielle herausgegeben und beim Haupt Verlag publiziert wurde.

Empfohlene Zitierweise: Menzi, Brigitte (2010): Kampf gegen die Lastwagenlawine: Die LSVA wird eingeführt. In: Linder, Wolf, Christian Bolliger und Yvan Rielle (Hg.): Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007. Bern: Haupt. S. 562–563.

Herausgeber dieses Dokuments: Swissvotes – die Datenbank der eidgenössischen Volksabstimmungen. Année Politique Suisse, Universität Bern, Fabrikstrasse 8, 3012 Bern. www.swissvotes.ch.

VORGESCHICHTE

1994 nehmen Volk und Stände den Verfassungsartikel über die Einführung einer leistungs- oder verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) an (vgl. Vorlage 407). Dieser erteilt dem Bund die Kompetenz, auf dem Gesetzesweg eine LSVA einzuführen. Angesichts des ständig zunehmenden Lastwagenverkehrs und der damit verbundenen Kosten will der Bundesrat seinen Verfassungsauftrag so schnell wie möglich erfüllen. Er gibt deshalb 1995 den Entwurf zu einem Bundesgesetz in die Vernehmlassung, das ab 1998 eine Abgabe von 1,6 Rappen pro Tonne und gefahrenen Kilometer vorsieht.

Der Gesetzesentwurf stösst in der Vernehmlassung auf wenig Zustimmung. Kritisiert werden die mangelnde «Europakompatibilität» (Einführungszeitpunkt, Höhe der Abgabe), die Bemessungsgrundlage und das Fehlen eines technisch bereits ausgereiften Erfassungssystems. Der Bundesrat zieht daraufhin seine Botschaft zurück und präsentiert 1995 einen zweiten Entwurf. Dieser trägt der Kritik insofern Rechnung, als die Abgabe neu in Abstimmung mit der EU – also nicht vor 2001 und danach schrittweise – eingeführt werden soll.

Im Parlament gibt vor allem die Höhe der Abgabe zu reden: Während der Ständerat den Maximalsatz von 3 auf 2,5 und den Minimalsatz von 1,6 auf 0,6 Rappen pro Tonnenkilometer herabsetzen will, spricht sich der Nationalrat dafür aus, für 40-Töner einen Höchstsatz von 3 und für maximal 28 Tonnen schwere Camions einen Ansatz von 2,5 Rappen festzulegen. Die Volksvertreter geben dem Bundesrat zudem die Kompetenz, die LSVA eigenständig der Teuerung anzupassen. Bei der Differenzbereinigung entscheidet sich der Ständerat für einen Kompromissvorschlag aus den Reihen der FDP, wonach der Bundesrat die Möglichkeit haben soll, 40-Töner flexibel mit höchstens 3 Rappen pro Tonnenkilometer zu belasten. Die Tarife für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis 28 Tonnen sollen um maximal ein Fünftel reduziert werden können. Auch der Nationalrat schwenkt schliesslich auf die von der kleinen Kammer beschlossene flexible Abgabe ein und genehmigt die Vorlage in der Schlussabstimmung mit 120 zu 46 Stimmen. Gegen das Bundesgesetz ergreift der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (ASTAG) das Referendum.

GEGENSTAND

Das Bundesgesetz sieht einen Tarifrahmen von 0,6 bis 3 Rappen pro Tonnenkilometer vor. Dieser gilt auch für ausländische Camioneure. Ein Drittel der Einnahmen geht an die Kantone. Die Einnahmen des Bundes sind vor allem für die Modernisierung der Schweizer Bahnen bestimmt (NEAT, Bahn 2000). Der Bundesrat kann für Fahrzeuge bis zu einem Gesamtgewicht von 28 Tonnen einen um 20 Prozent tieferen Abgabesatz festlegen, die Schadstoffemissionen der Lastwagen berücksichtigen und bestimmte Fahrzeuge von der Abgabe befreien. Die LSVA wird gestaffelt

eingeführt und beträgt ab 2001 voraussichtlich 1,6 Rappen pro Tonnenkilometer. Der Bundesrat legt den Abgabesatz gestützt auf die verkehrspolitische Entwicklung fest.

ABSTIMMUNGSKAMPF

Dem Volksentscheid geht ein intensiver und konfliktreicher Abstimmungskampf voraus. Einig ist man sich nur darin, dass ein Ja zur LSVA die Verkehrspolitik der Schweiz nachhaltig verändern würde. Während die Befürworter – alle linken Parteien sowie CVP, LdU, EVP, CSP, Teile der FDP, die Umweltverbände und die Gewerkschaften – argumentieren, die LSVA sei «das Rückgrat» der vom Volk abgeseigneten Verlagerungspolitik (vgl. etwa Vorlagen 407 und 408), befürchten die Gegner – SVP, LP, EDU, FPS, Lega, KVP und SGV – schwere wirtschaftliche Einbussen für das Transportgewerbe und den Verlust von Arbeitsplätzen.

Dem hält der Bundesrat entgegen, das Referendumskomitee rechne falsch, weil es den Anteil ausländischer Lastwagenfahrer zu wenig berücksichtige und von einer viel zu hohen Gesamtbelastung ausgehe. Die Landesregierung unterstreicht ausserdem die positive Wirkung der LSVA für Mensch und Umwelt und betont, dass auch der Abschluss der bilateralen Verträge mit der EU von einem Ja abhängen. Nur so könne nämlich die Schweiz die von der Union geforderte Erhöhung der Lastwagen-Gewichtslimite und die damit verbundene Zunahme des Schwerverkehrs überhaupt verkraften. Von der Gegnerschaft wird dieser Zusammenhang genauso bestritten wie die Wirksamkeit der LSVA hinsichtlich Umweltschutz und Verlagerung auf die Schiene.

ERGEBNIS

Mit überdurchschnittlicher Beteiligung von 51,8% und mit einem Jastimmenanteil von 57,2% wird die LSVA am 27. September 1998 überraschend klar angenommen. Lediglich drei Kantone der Westschweiz (Freiburg, Neuenburg, Jura) und fünf Kantone der Inner- resp. Ostschweiz (Schwyz, Obwalden, Glarus, Appenzell Innerrhoden, Thurgau) verzeichnen ablehnende Mehrheiten. Für einmal verläuft der für verkehrspolitische Abstimmungen typische Graben nicht entlang der Sprachgrenze, sondern zwischen Stadt und Land. Während sich die Stimmenden in urbanen Gegenden mit zum Teil wuchtigen Zustimmungsraten für die LSVA aussprechen, lehnen sie in ländlichen Gegenden die Vorlage praktisch durchwegs ab.

Wie aus der Nachbefragung hervorgeht, stimmten die Befürworter vor allem aus ökologischen Motiven für die LSVA. Europapolitische und verkehrspolitische Gründe wurden erst an zweiter Stelle genannt. Allerdings war der sogenannte Europa-Reflex in der Romandie deutlicher zu spüren als in der Deutschschweiz. Die Gegner befürchteten vor allem Nachteile für die Wirtschaft und die Randregionen. Auch grundsätzliche Kritik an der Verkehrspolitik des Bundes sowie generelle Ablehnung von neuen Steuern wurden als Neinmotive genannt.

Am häufigsten legten die Sympathisanten der FDP und der SP ein Ja in die Urne. Auch die Mitglieder der Umweltschutzverbände befürworteten die Vorlage. Der SVP ihrerseits gelang es, eine Mehrheit ihrer Anhängerschaft gegen die LSVA zu mobilisieren. Wie schon 1994 bei der Abstimmung über die Verfassungsgrundlage einer LSVA (vgl. Vorlage 407) waren es die über 60-Jährigen und diejenigen Stimmenden ohne eigenes Auto, welche der Vorlage mit grossem Mehr zustimmten.

QUELLEN

BBI 1996 V 521; BBI 1997 IV 1614. Erläuterungen des Bundesrates. APS 1995 bis 1998: Verkehr und Infrastruktur – Strassenverkehr – Schwerverkehr. Vox Nr. 64. Vatter et al. 2000: A-21.

Ein Literaturverzeichnis mit den ausführlichen bibliographischen Angaben finden Sie auf unserer Website www.swissvotes.ch.