

Abstimmung vom 20.2.1994

# Ja zum Verursacherprinzip für Schwergewichte auf der Strasse

**Angenommen: Bundesbeschluss über die Einführung einer leistungs- oder verbrauchsabhängigen 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): Ja zum Verursacherprinzip für Schwergewichte auf der Strasse. In: Linder, Wolf, Christian Bolliger und Yvan Rielle (Hg.): Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007. Bern: Haupt. S. 518–519.

**Herausgeber dieses Dokuments:** Swissvotes – die Datenbank der eidgenössischen Volksabstimmungen. Année Politique Suisse, Universität Bern, Fabrikstrasse 8, 3012 Bern. [www.swissvotes.ch](http://www.swissvotes.ch).

## VORGESCHICHTE

Zusammen mit den Vorlagen über die Weiterführung der Autobahnvignette (vgl. Vorlage 405) und der Schwerverkehrsabgabe (vgl. Vorlage 406) gibt die Landesregierung 1989/1990 noch einen dritten Bundesbeschluss in die Vernehmlassung; nämlich denjenigen über die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA; vgl. Vorlage 343). Diese soll – in Abstimmung mit der EG – das bisherige pauschale Erhebungssystem so bald wie möglich ersetzen und längerfristig den Grundsatz der Kostenwahrheit beim Güterverkehr verwirklichen. Weil aber noch nicht feststeht, wann und mithilfe welcher Methode die EG eine LSVA einführen will, lässt der Bundesrat vorerst offen, ob in die Abgabe auch externe Kosten des Schwerverkehrs einfließen sollen oder nicht. Die entsprechende neue Verfassungsgrundlage formuliert er deshalb lediglich als Kompetenznorm, um später in der Gesetzgebung eine bestmögliche Koordination mit der EG erreichen zu können.

Die Neugestaltung der Schwerverkehrsabgabe nach dem Verursacherprinzip stösst grundsätzlich auf ein positives Echo; allerdings soll das veränderte Abgabensystem nach der Auffassung weiter Kreise erst dann eingeführt werden, wenn entsprechende Vorhaben der EG beschlossen sind. Eine klare Mehrheit äussert sich zudem für eine Zweckbindung der Abgaben (BBI 1992 II 739). Auch im Parlament finden die Vorschläge des Bundesrates breite Unterstützung; einzig die Liberalen und Teile der SVP wehren sich gegen eine «Verfassungsgebung auf Vorrat». Mit 104 zu 37 Stimmen im Nationalrat bzw. 32 zu 0 Stimmen im Ständerat wird die Vorlage von beiden Kammern deutlich angenommen.

## GEGENSTAND

Die Bundesverfassung soll um einen Artikel ergänzt werden, der dem Bund die Einführung einer leistungs- oder verbrauchsabhängigen Abgabe auf dem Schwerverkehr erlaubt. Diese darf nur dann eingezogen werden, wenn der Schwerverkehr der Allgemeinheit Kosten verursacht, die nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben gedeckt sind. Der Ertrag der Abgabe soll die ungedeckten Kosten nicht übersteigen und darf ausschliesslich für den Strassenverkehr verwendet werden. Die Kantone werden an den Einnahmen beteiligt.

## ABSTIMMUNGSKAMPF

Im Gegensatz zur Vorlage über die Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe (vgl. Vorlage 406) schliesst sich die SVP diesmal LPS, FPS und Lega an und kämpft gegen den von Bundesrat und Parlament vorgeschlagenen Systemwechsel. Kritisiert wird von der Gegnerschaft nicht nur die neuerliche finanzielle Belastung des Schwerverkehrs, sondern vor allem auch der Zeitpunkt der Verfassungsänderung, die zu früh komme und so nicht etwa Kompatibilität mit der EG-Gesetzgebung garantiere, sondern dieser sogar vorgreife. Zudem bringe die Neugestaltung lediglich mehr Bürokratie und ermuntere den Bund zu weiteren Ausgaben. Die Befürworter der Vorlage – FDP (mit 14 abweichenden Kantonalparteien), CVP, SP, LdU, EVP, PdA und GP – argumentieren, dass mit der LSVA nicht nur die Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene gefördert, sondern

auch eine gerechtere Belastung der Verursacher ermöglicht würde. Der Bundesrat weist ausserdem darauf hin, dass der Schwerverkehr bis anhin nicht für seine externen Kosten (z.B. Gebäudeschäden) aufkommt. Die Transportunternehmen sprechen sich gegen die Abgabe aus mit der Begründung, die Belastung des Schwerverkehrs sei in der Schweiz im europäischen Vergleich ohnehin schon hoch und dürfe nicht noch weiter erhöht werden.

## ERGEBNIS

Am 20. Februar 1994 nimmt der Souverän bei einer Beteiligung von 40,8% alle drei verkehrspolitischen Vorlagen des Bundesrats (vgl. Vorlagen 405 und 406) mit deutlichen Zweidrittelmehrheiten an. Die Einführung einer LSVA wird von 67,1% der Stimmenden und fast allen Ständen gutgeheissen. Einzig die Kantone Waadt (48,5% Ja) und Wallis (45,2% Ja) lehnen die Vorlage ab. Mit einem Jastimmenanteil von 83,1% stimmt der Kanton Basel-Stadt am deutlichsten zu. Wie aus der Nachbefragung hervorgeht, war insbesondere der Wechsel zum Verursacherprinzip von den Stimmenden begrüsst worden (vgl. auch Vorlagen 405 und 406).

## QUELLEN

BBI 1992 II 729; BBI 1993 II 894. Erläuterungen des Bundesrates. APS 1989 bis 1994: Verkehr und Infrastruktur – Strassenverkehr. Vox Nr. 52. Vatter et al. 2000: A-17.

Ein Literaturverzeichnis mit den ausführlichen bibliographischen Angaben finden Sie auf unserer Website [www.swissvotes.ch](http://www.swissvotes.ch).