

# Eidgenössische Volksabstimmung vom 27. September 1998 : drei Themen: Schwerverkehr, Landwirtschaft, Rentenalter

Autor(en): **Tschanz, Pierre-André**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer**

Band (Jahr): **25 (1998)**

Heft 4

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-910518>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Drei Themen: Schwerverkehr, Landwi

**Drei eidgenössische Vorlagen gelangen am 27. September zur Abstimmung: die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe sowie die beiden Volksinitiativen «für preisgünstige Nahrungsmittel und ökologische Bauernhöfe» und «für die 10. AHV-Revision ohne Erhöhung des Rentenalters».**

**I**m Vordergrund des Urnengangs vom September steht das Bundesgesetz über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Diese ist ein zentrales Element der eidgenössischen Verkehrspolitik, denn die Erträge aus der Schwerverkehrsabgabe werden zur Fi-

*Pierre-André Tschanz*

nanzierung der grossen Bahnprojekte herangezogen. Das Gesetz wird vom Schweizerischen Nutzfahrzeugverband (ASTAG) bekämpft, der innerhalb der vorgeschriebenen Frist von drei Monaten mehr als 190 000 Unterschriften gesammelt hat, um die Vorlage vor das Volk zu bringen. Erforderlich wären mindestens 50 000 gewesen.

## Schwerverkehrsabgabe

Das Schweizer Volk wird also zum zweitenmal über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe befinden, deren Prinzip es an der eidgenössischen Volksabstimmung vom 20. Februar 1994 zugestimmt hat. Die neue Abgabe soll die in den achtziger Jahren eingeführte Pauschalabgabe ablösen. Sie bezweckt in erster Linie die Überwälzung der vom Schwerverkehr verursachten Kosten auf das Strassentransportgewerbe, seien es nun Infrastrukturkosten (Bau, Betrieb und Unterhalt der Strassen) oder sogenannte externe Kosten (ungedeckte Kosten, die auf Gesundheitsschädigungen, Lärmbelästigung, Unfäl-

le und Schäden an Gebäuden zurückzuführen sind).

Die Schwerverkehrsabgabe soll die schrittweise Zulassung von 40-Tonnen-Lastwagen ermöglichen – heute liegt die Grenze bei 28 Tonnen – und im Alpen transitverkehr eine Verlagerung des Warentransportes von der Strasse auf die Schiene begünstigen. Damit würde dem Volkswillen Rechnung getragen, der den Schutz der Alpen ebenfalls an der Abstimmung vom Februar 1994 in die Bundesverfassung aufgenommen hat.

Die eidgenössischen Räte haben für diese neue Schwerverkehrsabgabe einen Rahmen festgelegt, der von 0,6 bis 3 Rappen pro Tonne und Kilometer reicht, womit ein Transport von Basel nach Chiasso mit maximal 360 Franken belastet würde. Die Kosten für die Wirtschaft und das Transportgewerbe werden auf 276 Millionen bis 1,7 Milliarden Franken geschätzt, je nach dem erhobenen Betrag. Der Bundesrat setzt die Höhe der Abgabe innerhalb der erlaubten Grenzen fest. Zu erwarten ist eine Taxe von 2,5 Rappen pro Tonnenkilometer bei Inkrafttreten der Abgabe im Jahre 2001.

Die Regierung wird dabei die Ergebnisse der bilateralen Verhandlungen mit der Europäischen Union zu berücksichtigen haben. Zu Beginn dieses Jahres haben sich der eidgenössische Verkehrsminister Moritz Leuenberger und der zuständige Kommissar der EU, Neil Kinnock, für den Transit Basel-Chiasso

auf einen Preis von 325 bis 330 Franken geeinigt.

Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe soll zur Finanzierung der neuen Bahnvorhaben, insbesondere der neuen Bahnlinien durch die Alpen, beitragen. Der Finanzierungsmodus dieser Projekte wird dem Volk anlässlich der eidgenössischen Volksabstimmung vom 29. November dieses Jahres unterbreitet. Die Entscheidung über die Verwendung der Einnahmen wird also erst nach der Abstimmung über die Schwerverkehrsabgabe fallen.

Das zuständige Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation hat berechnet, dass die neue Abgabe für die Privathaushalte einen Kostenzuwachs in der Grössenordnung von 50 Franken jährlich mit sich brächten.

## Kleinbauern-Initiative

Die Volksinitiative «für preisgünstige Nahrungsmittel und ökologische Bauernhöfe» geht von der VKMB, der Schweizerischen Vereinigung zum Schutz der kleinen und mittleren Bauern, aus. Sie wurde im Juni 1994 mit 111 000 gültigen Unterschriften bei der Bundeskanzlei eingereicht. Sie bezweckt den Schutz von selbständigen Bauernbetrieben, deren Produktionsmethoden besondere Rücksicht auf Natur und Umwelt nehmen (z. B. biologischer Landbau und kontrollierte Freiland-Tierhaltung). Sie legt die Direktzahlungen auf mindestens 3000 Franken pro Hektare fest, mit einer Obergrenze von 17 Hektaren.

Die Initiative bezieht sich auf eine juristisch und politisch überholte Situation und bietet daher gewisse Interpretationsprobleme. Am 12. März 1995 haben Volk und Stände nämlich die Verfassungsgrundlagen der Landwirt-

INSERAT

INSTITUT MONTANA  
ZUGERBERG

CH-6300 Zug

Telefon ++41 (0) 41 711 17 22

Telefax ++41 (0) 41 711 54 65

<http://www.montana.ch>

Unterlagen und Beratung:

Dr. A.J. Haesler, Direktor; D. Fridez, Rektor



e-mail 106742.714@compuserve.com

### Mehr als 70 Jahre Erfahrung

Die internationale Privatschule für Jugendliche auf 1000 m  
5. und 6. Primarklasse, Sekundar- und Orientierungsstufe  
Alle Maturitätstypen und BIGA-Handelsdiplomschule  
Eidg. anerkannte Maturitäts- und Diplomprüfungen am Institut  
American Highschool, SAT/TOEFL Tests, International Baccalaureate  
Scuola Media Italiano e Liceo Scientifico/Classico, Niederländse Sectie, Schnuppertage im Internat. Kleine Klassen gewährleisten eine individuelle Förderung.

... für eine bessere Zukunft Ihres Kindes

# irtschaft, Rentenalter

schaftspolitik abgeändert, dies im Rahmen einer zu Beginn der neunziger Jahre eingeleiteten tiefgreifenden Reform. Unter dem Namen «Agrarpolitik 2002» verfolgt diese Reform zwei Haupt-Stossrichtungen: Die Landwirtschaft soll mehr Rücksicht nehmen auf Natur, Umwelt, Tiere und natürliche Existenzgrundlagen. Zugleich muss sie konkurrenzfähiger werden, indem sie ihre vielfältigen Leistungen nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten erbringt.

Die Kleinbauern-Initiative enthält zwar einige Elemente dieser Reform (Direktzahlungen, Förderung der ökologischen Landwirtschaft). Aber sie geht von einer viel engeren Sicht der Landwirtschaftspolitik aus und enthält in den Augen von Regierung und Parlamentsmehrheit auch zahlreiche Mängel. In gewissen Bereichen stelle sie gar einen Rückschritt dar und stehe in diametralem Gegensatz zur Agrarpolitik 2002. Mit dem vorgesehenen Schutz von unabhängig geführten Landwirtschaftsbetrieben unter 17 Hektaren würde sie beispielsweise die strukturelle Entwicklung der schweizerischen

Landwirtschaft blockieren. Ihre Umsetzung würde deren Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigen, was den Verlust von zahlreichen Arbeitsplätzen im Agrarsektor zur Folge hätte.

Kurz: Die Behörden halten diese Initiative für überholt und überflüssig. Die Westschweizer Kleinbauern-Vereinigung (Union des producteurs suisses) lehnt sie unmissverständlich ab, weil sie nach ihrer Ansicht zu einem Chaos führen würde. Auch die Biobauern sind dagegen, ebenso der Schweizerische Bauernverband. Eine überwiegende Mehrheit hätte sich angesichts der in die Wege geleiteten Agrarpolitik 2002 gewünscht, dass die Initiative zurückgezogen wird, doch die Deutschschweizer Kleinbauern wollten davon nichts wissen. Somit liegt der Entscheid also bei Volk und Ständen.

## Rentenalter der Frauen

Die dritte Abstimmungsvorlage vom 27. September möchte das umstrittenste Element der 10. AHV-Revision rückgängig machen: die Erhöhung des Ren-

## Eidgenössische Volksabstimmungen

27. September 1998

- Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe.
- Volksinitiative «für preisgünstige Nahrungsmittel und ökologische Bauernhöfe».
- Volksinitiative «für die 10. AHV-Revision ohne Erhöhung des Rentenalters».

29. November 1998

- Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs.
- Bundesbeschluss über einen befristet geltenden neuen Getreideartikel.
- Volksinitiative «für eine vernünftige Drogenpolitik».

tenalters für Frauen. Mangels anderer Möglichkeiten, dieses Ziel zu erreichen, ohne die sonst als positiv bewertete AHV-Revision als Ganzes zu gefährden, haben der Schweizerische Gewerkschaftsbund und der Christlich-nationale Gewerkschaftsbund der Schweiz die Volksinitiative «für die 10. AHV-Revision ohne Erhöhung des Rentenalters» lanciert und rund 106 000 Unterschriften zusammengebracht.

Sollte die Initiative angenommen werden, würde die in zwei Schritten vorgesehene Erhöhung des Rentenalters für Frauen – von 62 auf 63 im Jahre 2001 und auf 64 ab 2005 – wegfallen. Im weiteren sieht die Initiative vor, dass die Männer ihre Rente bei einer entsprechenden Reduktion bis zu zwei Jahre früher beziehen können. Damit will sie auf die 11. AHV-Revision Einfluss nehmen, welche die Finanzierung und die zur Rente berechtigende Altersgrenze regeln wird.

Der Bundesrat und die Mehrheit des Parlaments empfehlen die Ablehnung dieser Initiative, weil die Frage des Rentenalters im Rahmen eben dieser 11. AHV-Revision gründlich geprüft werden soll und es nicht angehe, vor dieser Revision einen Präzedenzfall zu schaffen, der die Entscheidungsfreiheit von Regierung und Parlament einschränken würde. Die Linke weist dieses Argument zurück und weist darauf hin, dass das Parlament selbst einen Präzedenzfall geschaffen habe. Es habe nämlich die Erhöhung des Rentenalters für Frauen bereits in der 10. AHV-Revision durchgesetzt, obschon dies in den Vorschlägen des Bundesrates nicht vorgesehen gewesen sei. ■



Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe soll den Bahnverlad attraktiver machen und somit die Transitstrassen entlasten. (Foto: Keystone)