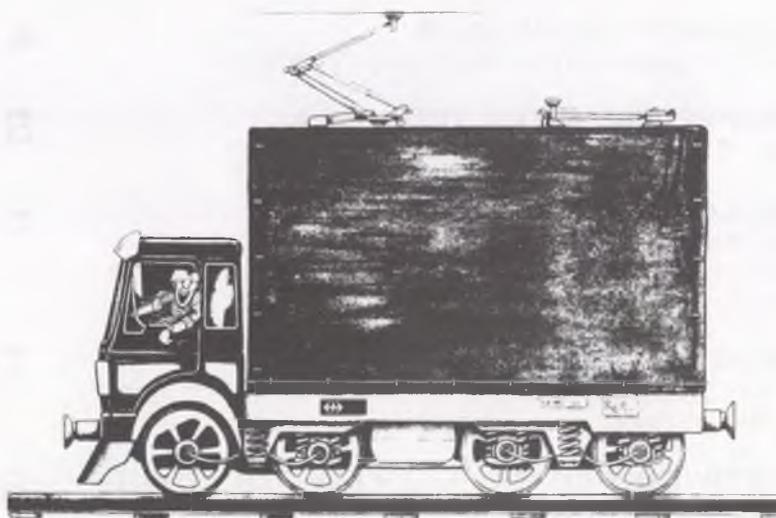


VOLKSINITIATIVE
FÜR
EINE GERECHTE BELASTUNG DES SCHWERVERKEHRS

ARGUMENTENKATALOG



VCS Verkehrs-Club der Schweiz
Postfach, 3360 Herzogenbuchsee
Tel. 063 - 61 51 51

INHALT

ZWÄNGEREI

"Die VCS-Initiative ist eine reine Zwängerei. Wir haben ja schon eine Schwerverkehrsabgabe."

1

BUNDES RAT UND PARLAMENT

"Bundesrat und Parlament sind gegen die VCS-Initiative."

2

KOORDINI ERTE VERKEHRSPOLITIK KVP

"Warum noch eine Initiative, wenn doch die koordinierte Verkehrspolitik demnächst das gleiche bringen wird?"

3

ÜBERGANGSBESTIMMUNGEN

"Die Übergangsbestimmungen sind zu extrem."

4

WIDERSPRÜCHE IN DER VERFASSUNG

"Die VCS-Initiative passt nicht zur KVP."

5

DIESELZOLL-ERHÖHUNG STATT SVA

"Die Erhebung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe ist kompliziert. Warum nicht einfach den Dieselszoll erhöhen?"

6

BERGREGIONEN

"Die VCS-Initiative führt zu einer Benachteiligung der Bergregionen und Randgebiete."

7

SCHWERVERKEHRSANTEIL AN LUFTVERSCHMUTZUNG ETC.

"Die Lastwagen machen doch nur einen kleinen Anteil am ganzen Strassenverkehr aus. Warum sollen gerade diese notwendigen Fahrten belastet werden?"

8

SOZIALER NUTZEN

"Man sollte nicht immer nur von den sozialen Kosten des Schwerverkehrs reden, sondern auch einmal von seinem sozialen Nutzen."

9

ÜBER-DECKUNG

"Die Übergangsbestimmungen der VCS-Initiative führen zu einer nicht gerechtfertigten Über-Deckung der Kosten."

10

HUCKEPACK

"Die VCS-Initiative schliesst Ermässigungen für Huckepacktransporte aus."

11**TEUERUNG**

"Die VCS-Initiative würde einen Teuerungsschub auslösen."

12**ARBEITSPLÄTZE**

"Die VCS-Initiative gefährdet Arbeitsplätze."

13**SBB-DEFIZIT**

"Es ist ungerecht, wenn der Schwerverkehr seine Kosten bezahlen muss, während das Defizit der SBB von den Steuerzahlern beglichen wird."

14**RETORSIONEN**

"Bei Annahme der VCS-Initiative würden die Probleme mit den andern Ländern von neuem beginnen."

15**KOMPLIZIERTE GEBÜHRENERHEBUNG**

"Die Erhebung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe ist viel zu kompliziert."

16**MEHR BEAMTE**

"Die VCS-Initiative führt zu einer Aufblähung des Staatsapparates."

17

Argument 1

DIE HEUTIGE, AUF ZEHN JAHRE BEFRISTETE UND PAUSCHALE SCHWERVERKEHRSABGABE MUSS DURCH EINE DEFINITIVE, LEISTUNGSABHÄNGIGE ERSETZT WERDEN.

"Die VCS-Initiative ist eine reine ZWÄNGEREI. Wir haben ja schon eine Schwerverkehrsabgabe."

Es stimmt, in der ABSTIMMUNG VOM 26. FEBRUAR 1984 haben die Stimmbürger eine Schwerverkehrsabgabe angenommen. Sie ist seit dem 1.1.85 in Kraft. Sie hat aber einige gewichtige Mängel, die mehr sind als blosse Schönheitsfehler:

1. Sie ist auf zehn Jahre befristet. Nur mit einer neuen Volksabstimmung kann sie verlängert oder ersetzt werden.

2. Sie ist pauschal, d.h., die Abgaben sind nur nach dem Lastwagengewicht, nicht aber nach den gefahrenen Kilometern abgestuft. Das führt dazu, dass der Kurzstreckenverkehr, der sinnvollerweise auf der Strasse abgewickelt wird und auch kaum ersetzt werden kann, überproportional belastet wird, während der Langstreckenverkehr, der ebensogut auf der Bahn abgewickelt werden könnte, relativ wenig bezahlen muss. Ein Anreiz zur VERLAGERUNG DES GÜTERVERKEHRS auf die umweltfreundlichere Bahn findet also nicht statt.

3. Ihr ERTRAG ist viel zu klein. Obwohl schon bei ihrer Einführung das Parlament von ungedeckten, dem Schwerverkehr anzulastenden Strassenkosten von 190 Mio Franken ausgegangen ist, wurden nur Einküfte von rund 150 Mio angestrebt. In Wirklichkeit waren es 1985 sogar nur 110 Mio Franken. Eine Studie von VCS und SGU schätzt die ungedeckten Strassenkosten aber auf ca. 400 bis 600 Mio. Dabei sind die noch viel grösseren sozialen Kosten noch gar nicht mitgezählt.

4. Es ist bereits eine Initiative zu ihrer Abschaffung hängig. Die sogenannte BÖHI-INITIATIVE zielt auf eine Streichung der heute geltenden Schwerverkehrsabgabe (BV Art. 17). Eine Schwerverkehrsabgabe gemäss VCS-initiative (BV Art. 36quater) wäre von ihr aber nicht betroffen.

(Fortsetzung)

5. Es ist sehr unwahrscheinlich, dass die KVP durchkommt. Die beim Parlament in Beratung befindliche Koordinierte Verkehrspolitik (das Schrumpfprodukt der früheren stolzen Gesamtverkehrskonzeption GVK) enthält zwar auch die Möglichkeit für leistungsabhängige Verkehrsabgaben. Nachdem die Strassenverkehrsverbände schon laut ihre Opposition angekündigt haben, ist nicht sicher, ob die Verkehrsabgaben in der jetzt vorgesehenen Form bis zur Schlussabstimmung überleben werden, ganz zu schweigen von der Volksabstimmung, bei der das grosse PORTEMONNAIE der Strassenlobby noch mehr ins Gewicht fallen wird. Für die laufende Kampagne erwartet die ASTAG von ihren Mitgliedern (gemäss "Strassentransport" Nr. 20/86) "mindestens 100 Franken pro Fahrzeug", was bei schätzungsweise 40'000 Fahrzeugen im Besitze aller angeschlossenen Firmen immerhin die stolze Summe von 4 Millionen Franken ausmachen würde! (Der VCS hat gerade knapp 250'000 Franken zur Verfügung.)

6. Die pauschale Abgabe hat uns nur Ärger mit dem AUSLAND gebracht. Denn sie wurde von den andern Ländern als eine Steuer betrachtet, die internationale Verträge verletze. Eine leistungs-, d.h. gewichts- und kilometerabhängige Abgabe gilt aber als Strassenbenützungsgebühr und wird auch von andern Ländern in der einen oder andern Form erhoben. Ein guter Grund also, die pauschale Abgabe so schnell wie möglich durch eine leistungsabhängige zu ersetzen.

AUCH DER BUNDESRAT WOLLTE EINE LEISTUNGSABHÄNGIGE SCHWERVERKEHRSABGABE

"BUNDESRAT und PARLAMENT sind gegen die VCS-Initiative."

Der Bundesrat hat ursprünglich selbst eine leistungsabhängige Abgabe mit einer Einnahmen-Summe von 350 Mio Franken vorgeschlagen, die schon vor der Realisierung der GVK in Kraft treten sollte. Erst als diese Idee auf Druck der STRASSENLOBBY verzögert und verwässert wurde, beschloss der VCS die Lancierung einer eigenen Initiative. Sie übernimmt praktisch den Text der bundesrätlichen Vorlage, fordert aber, dass nicht nur die ungedeckten Strassenkosten, sondern auch die sozialen Kosten von deren Verursacher getragen werden sollen.

Bundesrat und Parlament lehnen die Initiative jetzt mit der fadenscheinigen Begründung ab, die KVP werde ja ebenfalls in umfassender Weise die Möglichkeit für leistungsabhängige Strassenverkehrsabgaben schaffen. Die Übergangsbestimmungen der VCS-Initiative würden zu noch mehr Problemen mit dem Ausland führen.

Die Kehrtwendung des Bundesrates kann nur mit dem wachsenden Druck erklärt werden, den die Strassenverkehrsverbände ausüben, damit der Schwerverkehr auch weiterhin seine Kosten nicht bezahlen muss. Auch auf das Parlament, das schon den Bundesratsvorschlag zu einer pauschalen Mini-Abgabe verwässert hat, können wir nicht zählen. Im Moment wird ganz einfach ein unehrliches Spiel gespielt. Bis die Initiative vom Tisch ist, vertrösten uns Bundesrat und Parlament auf die KVP, die dann im nachhinein in der weiteren Beratung und in der Volksabstimmung umso besser bekämpft werden kann. Ich höre die Lastwagen-Lobby schon, wie sie ausrufen wird: "In der Abstimmung über die VCS-Initiative hat sich klar gezeigt, dass das Volk keine Schwerverkehrsabgaben will. Also müssen wir sie auch bei der KVP streichen!"

BIS JETZT HABEN WIR KEINE GARANTIE, DASS DIE KOORDINIERTER VERKEHRSPOLITIK MIT LEISTUNGSABHÄNGIGEN ABGABEN JE WIRKLICHKEIT WIRD.

"Warum noch eine Initiative, wenn doch die KOORDINIERTER VERKEHRSPOLITIK demnächst das gleiche bringen wird?"

Vorderhand stimmt es noch: Nach dem heutigen Stand der parlamentarischen Beratungen sieht die Koordinierte Verkehrspolitik tatsächlich "Benützungsabgaben der Verkehrsteilnehmer zum Ausgleich der der Allgemeinheit durch den privaten Verkehr erwachsenden ungedeckten Kosten" vor. Das Parlament wird aber erst nach der Volksabstimmung vom 7. Dezember über die verbliebenen Differenzen weiter beraten, und erst dann wird die Schlussabstimmung erfolgen. Schon jetzt auf die Initiative zu verzichten hiesse, die Katze im Sack kaufen. Und das Misstrauen ist berechtigt: "Die LEISTUNGSABHÄNGIGEN ABGABEN, Herr Bundesrat, sind in meinen Augen noch nicht eine feststehende Sache in diesem Parlament. In den Reihen der CVP gibt es etliche Bedenken gegenüber dieser Art der Besteuerung." (Nationalrat FLAVIO COTTI, CVP, TI, am 5.3.86 im Parlament) Zur Erinnerung: Schon 1981 wollte der Bundesrat eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, das Parlament hat sich dann aber nur für eine pauschale Mini-Abgabe entschieden.

Erst recht berechtigt ist das Misstrauen in Bezug auf die KVP-Volksabstimmung. Schon am 14. März dieses Jahres, gleich nach der Beschlussfassung des Nationalrates, hat der SCHWEIZERISCHE STRASSENVERKEHRSVERBAND (FRS), die Dachorganisation des privaten Strassenverkehrs und der Automobilwirtschaft, angekündigt, er "werde seinen rund 40 Mitgliederverbänden beantragen, die neuen Verkehrsartikel in der Fassung des Nationalrates in der Volksabstimmung abzulehnen". (NZZ, 15.3.86) Und am 19.3.86 lesen wir im TCS-Organ "Touring": "Selbst wenn der Ständerat im Differenzbereinigungsverfahren noch Korrekturen anbringt, ist kaum damit zu rechnen, dass die TCS-Organe oder die übrigen Organisationen des Strassenverkehrs, welche die Interessen der motorisierten Strassenbenützer vertreten, zustimmen können." Ins gleiche Horn bläst der ACS, dessen Delegiertenver-

(Fortsetzung)

sammlung am 13. Juni 86 eine Resolution gegen die KVP verabschiedete. (NZZ, 14.6.86)

DIE ÜBERGANGSBESTIMMUNGEN SOLLEN BUNDESRAT UND PARLAMENT DAZU VERANLASSEN, SCHNELL ZU EINER DEFINITIVEN REGELUNG ZU KOMMEN.

"Die ÜBERGANGSBESTIMMUNGEN sind zu extrem."

Eine Studie des VCS und der Schweizerischen Gesellschaft für Umweltschutz (SGU) beziffert die UNGEDECKTEN STRASSENKOSTEN des Schwerverkehrs auf 400 bis 600 Mio Franken. Bundesrat und Parlament gingen bei der Beratung der seit 1985 geltenden Schwerverkehrsabgabe von 190 Mio Franken aus. Die neue Regelung sollte nach ihrer Schätzung etwa 150 Mio Franken einbringen. In Wirklichkeit waren es 1985 nur etwa 110 Mio.

Die Übergangsbestimmungen der Initiative - und nur von diesen ist jetzt die Rede - würden nach Schätzung des Bundesrates im ersten Jahr etwa 250 und im zehnten ca 450 Mio Franken einbringen. Sie würden also nicht einmal die von SGU und VCS geschätzten Strassenkosten decken, vergessen denn die SOZIALEN KOSTEN (Lärmschutzmassnahmen, Behebung von Gebäudeschäden), deren Deckung die VCS-Initiative ebenfalls verlangt. Die Höhe der gesamten sozialen Kosten (Unfallfolgen, Luftverschmutzung, Lärmschäden, Gebäudeschäden etc., wird von der OECD für einen leichten Lastwagen auf 14'500 bis 21'500 Franken und für Lastenzüge ab 10 Tonnen Nutzlast auf 23'500 bis 40'500 Franken pro Jahr, also ein Vielfaches der verlangten Abgaben geschätzt. (Der Eisenbahner, 2. 2.84)

Kommt dazu, dass die Übergangsbestimmungen ihrer Natur gemäss nur für kurz Zeit in Kraft sein sollen. Der Bundesrat selbst schreibt in seiner Botschaft, seine Überlegungen zum Zustand 2 (das zehnte Jahr unter dem Regime der Übergangsbestimmungen), seien "eher theoretischer Natur, denn die Übergangslösung mit ihren Nachteilen sollte so rasch als möglich durch die definitive Lösung mit einer leistungsabhängigen Abgabe ersetzt werden". (Botschaft zur VCS-initiative vom 26.6.85)

Da nach den Wünschen des Bundesrates auch die KOORDI- NIERTE VERKEHRSPOLITIK eine leistungsabhängige Schwer-

(Fortsetzung)

verkehrsabgabe ermöglichen soll, hat er die Ausarbeitung der entsprechenden AUSFÜHRUNGSGESETZE schon in Auftrag gegeben: "Um dem Parlament unverzüglich nach Gutheissung der Verfassungsartikel der Vorlage 'koordinierte Verkehrspolitik' durch Volk und Stände einen Gesetzesvorschlag unterbreiten zu können, haben wir die Einleitung der entsprechenden Arbeiten bereits angeordnet." (Botschaft des Bundesrates zur VCS-Initiative vom 26.6.85) Unklar ist dabei nur, ob die KVP nach der Schlussabstimmung im Parlament die Möglichkeit für leistungsabhängige Abgaben noch immer enthalten wird. Und wenn ja, ob nicht das Volk und die Stände - eventuell wegen ganz andern darin enthaltenen Elementen - die KVP ablehnen wird.

**DIE VCS-INITIATIVE IST NICHTS ANDERES ALS EIN VOR-
WEGGENOMMENER TEIL DER KOORDINIERTEN VER-
KEHRSPOLITIK (KVP).**

"Die VCS-Initiative passt nicht zur KVP."

Angenommen, die Koordinierte Verkehrspolitik würde in der heutigen Fassung vom Parlament verabschiedet und schliesslich vom Volk gutgeheissen. Dann wäre der von der Initiative vorgesehene Artikel 36quater nichts als eine etwas präzisere Ausformulierung von dem, was die KVP in Artikel 37 vorsähe. Das ist zwar vom kosmetischen Standpunkt aus vielleicht etwas unschön, kommt in unserer Verfassung aber öfters vor. Inhaltlich bestünden zwischen den beiden Artikeln keine Widersprüche.

Viel wichtiger ist aber, dass der Bundesrat bei einer Ablehnung der KVP durch das Volk - die Automobilvertreter haben die Bekämpfung der Vorlage bereits angekündigt - mit leeren Händen dasteht, falls die Initiative jetzt auch noch abgelehnt wird. Der VCS hat darum dem Bundesrat angeboten, die INITIATIVE ZURÜCKZUZIEHEN, falls die KVP in der heutigen Fassung von Volk und Ständen angenommen würde. Aus undurchsichtigen Gründen hat der Bundesrat dies aber abgelehnt und die Abstimmung über die VCS-Initiative schon vor der parlamentarischen Verabschiedung der KVP angesetzt.

Argument 6

EIN HÖHERER DIESEL-ZOLL ANSTELLE EINER SCHWER-
VERKEHRSABGABE WÜRDEN MÖGLICHERWEISE BEWIR-
KEN, DASS AUSLÄNDISCHE LASTWAGEN NICHTS AN UN-
SERE KOSTEN BEZAHLEN MÜSSEN.

"Die Erhebung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe ist kompliziert. Warum nicht einfach den DIESEL-ZOLL erhöhen?"

Die Erhöhung des Dieselszolls anstelle einer Schwerverkehrsabgabe wäre durchaus eine gangbare Lösung. Sie wurde auch im Parlament vorgeschlagen, vom Bundesrat aber abgelehnt.

In Bezug auf die durch die LUFTVERSCHMUTZUNG verursachten Kosten wäre diese Lösung sogar ideal, weil die Luftverschmutzung direkt proportional zum Treibstoffverbrauch zu- oder abnimmt. In Bezug auf andere Kosten-Faktoren sieht es etwas weniger günstig aus. Die ABNÜTZUNG DER STRASSEN z.B. ist in sehr hohem Mass (in der vierten Potenz) abhängig vom Achsgewicht des Fahrzeuges. Der Treibstoffverbrauch steigt aber nicht einmal proportional zum Gewicht.

Gewisse Schwierigkeiten würde die Lösung auch in Bezug auf die ausländischen Fahrzeuge und Schweizer Fahrzeuge in der Grenzregion verursachen. International geht die Tendenz dahin, eine zollfreie Einfuhr von 200 oder sogar mehr Liter Diesel zu erlauben. Diese Menge würde es den Lastern erlauben, die Schweiz zu durchfahren, ohne ein einziges Mal zu tanken. Fahrzeuge aus der schweizerischen Grenzregion würden ihren "Most" im nahen Ausland beziehen. Die Ansetzung geringerer Einfuhrmengen würde einen schweizerischer Alleingang bedeuten. Eine Treibstoffeinfuhrbeschränkung wäre wahrscheinlich auch mit gewissen Umtrieben bei der Grenzabfertigung verbunden, was bei Zollbeamten sowenig beliebt ist wie bei den Transporteuren.

Mit Diesel werden zudem auch BAUMASCHINEN, LANDWIRTSCHAFTLICHE MASCHINEN, STATIONÄRE MOTOREN und nicht zuletzt die BUSSE des öffentlichen Verkehrs betrieben. Für alle diese Kategorien müssten bei einer Schwer-

(Fortsetzung)

verkehrsabgabe via Diesel-Zoll Ausnahmeregeln geschaffen werden.

Mit gutem Willen wären alle diese Probleme wohl lösbar. Eine Diesel- Zoll-Erhöhung steht zur Zeit aber nicht zur Diskussion und hätte, da von Bundesrat und Parlament grundsätzlich abgelehnt, weit weniger Chancen als die im Grundsatz auch von diesen Gremien befürwortete Schwerverkehrsabgabe.

**GERADE DURCH DIE HEUTIGE PAUSCHALE ABGABE
WERDEN DIE RANDREGIONEN UND BERGGEBIETE BE-
NACHTEILIGT**

"Die VCS-Initiative führt zu einer Benachteiligung der
BERGREGIONEN und RANDGEBIETE."

Eher das Gegenteil ist wahr. Die heutige PAUSCHALE ABGABE, die nicht berücksichtigt, ob ein Lastwagen pro Jahr 20'000 oder 200'000 Kilometer fährt, belastet den Feinverteiler proportional bedeutend höher als den Überlandverkehr auf grosse Distanzen. Eine leistungsabhängige Abgabe hingegen, wie sie die Initiative will, kehrt dieses Verhältnis um.

Die vom Schwerverkehr verursachten, aber nicht gedeckten Kosten (Strassen- und soziale Kosten) belasten die Bundeskasse millionenschwer. Aus einer leeren Bundeskasse aber lassen sich keine Subventionen für die besonders auf diese angewiesenen Berggebiete zahlen.

Die Kosten des Strassenschwerverkehrs belasten auch die Kassen von Kantonen und Gemeinden. Dabei trifft es die Bergkantone an den bevorzugten TRANSITROUTEN (z.B Uri, Tessin, Graubünden) besonders stark. Die VCS-Initiative will darum die Kantone an den Einnahmen aus der Schwerverkehrsabgabe beteiligen. Für die Übergangszeit sind 70% KANTONSANTEIL vorgesehen. In der definitiven Regelung soll ihr Anteil durch das Gesetz bestimmt werden.

Die VCS-Initiative würde dem Staat aber nicht nur neue Einnahmen verschaffen, sondern ihn auch von Ausgaben entlasten, indem das DEFIZIT DER SBB sich verringert, wenn für Güter vermehrt die Bahn benützt wird.

DER ANTEIL DES SCHWERVERKEHRS AN DER ABNÜTZUNG DER STRASSEN UND AN DER LUFTVERSCHMUTZUNG IST VIEL HÖHER ALS IHR ANTEIL AM FAHRZEUGBESTAND

"Die Lastwagen machen doch nur einen kleinen ANTEIL AM GANZEN STRASSENVERKEHR aus. Warum sollen gerade diese notwendigen Fahrten belastet werden?"

Klein, aber oho! kann man da nur sagen. 1983 gab es in der Schweiz 2,52 Millionen Personenwagen, und 141'000 Lieferwagen, aber nur 44'000 Lastwagen und 5700 Cars. Auf ein schweres Dieselfahrzeug also rund 53 Personen- und Lieferwagen. Im Unterschied zu den Personenwagen, fahren die Lastwagen und Cars aber den ganzen Tag. Obwohl sie weniger als 2% am Fahrzeugbestand ausmachen, tragen sie rund 6% zu den von Motorfahrzeugen gefahrenen Kilometer bei.

Nach Angaben des Bundesamtes für Umweltschutz stammen mindestens 20% des vom Verkehr erzeugten STICKOXIDS (NOx) vom Schwerverkehr. Der TCS beziffert den Anteil sogar auf über 30% (Die Entwicklung der Luftbelastung in der Schweiz seit 1950, TCS, 1986). Wenn der Bundesrat darauf beharrt, für den Schwerverkehr statt der strengeren amerikanischen nur die europäischen Diesel-Abgasnormen vorzuschreiben, die schon heute meistens eingehalten werden, so wird sich der Stickoxid-Anteil des Schwerverkehrs bis zum Jahr 2000 verdoppeln, während der Anteil der Personenwagen gleichzeitig sinkt. Eine Studie der Universität Genf schätzt, dass sich die Stickoxidemissionen aus Benzinfahrzeugen aufgrund der Katalysator-Technik von heute etwa 128'000 Tonnen pro Jahr bis zum Jahr 2000 auf etwa 70'000 Tonnen verringern werden, während diejenigen des dieselgetriebenen Schwerverkehrs von heute rund 37'000 Tonnen auf etwa 70'000 Tonnen ansteigen werden. (B. GIOVANNINI / A. DELFOSSE: Perspective de la pollution atmosphérique, in: Sozial- und Präventivmedizin 31, 27-29, 1986)

Das LUFTREINHALTEKONZEPT des Bundesrates nimmt an, dass mit einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe mit einem Ertrag von 200 Mio Franken der Strassen-Nutzfahr-

(Fortsetzung)

zeugverkehr um 3-4% reduziert werden könnte. Dadurch würden jährlich 1200 Tonnen STICKOXID, 300 Tonnen KOHLLENWASSERSTOFFE und 70-80 Tonnen SCHWEFELDIOXID weniger in die Atmosphäre ausgestossen.

Der Anteil der Dieselfahrzeuge am Gesamtausstoss von PARTIKELN durch den Motorfahrzeugverkehr ist noch viel grösser, nämlich rund 63%. Diese Partikel (der schwarze Russ aus dem Dieselauspuff) sind unbestritten enormen krebserzeugend.

Die STRASSENSCHÄDEN sind nach Meinung der Fachleute in der vierten Potenz abhängig vom ACHSGEWICHT der Fahrzeuge. Der Unterschied von 500 kg (PW) zu 5 Tonnen (LKW) beträgt in Bezug auf die Strassenabnutzung also nicht 1:10, sondern 1:10'000. Auch wenn noch andere Faktoren für die Strassenbeanspruchung mitgerechnet werden müssen, so wird daraus klar, dass diese vor allem durch den Schwerverkehr bestimmt wird. Mit der vom Bundesrat vorgeschlagenen generellen Zulassung von 2,5 METER BREITEN FAHRZEUGEN auf allen Strassen (heute auf vielen Strassen nur 2,3 Meter) wird die Strassenbelastung noch grösser werden. Auch die schweizerische GEWICHTSLIMITE VON 28 TONNEN wird von den Nachbarstaaten und dem Transportgewerbe immer wieder kritisiert. Es ist nicht auszuschliessen, dass auch diese eines Tages fallen werden.

Die grossen und schweren Fahrzeuge verlangen aber schon heute breitere Strassen, TUNNELS mit grösseren Querschnitten und stärkere BRÜCKEN. Alles Kosten, die jemand bezahlen muss.

BEIM BAHNTRANSPORT ENTSTEHT DER GLEICHE SOZIALE NUTZEN, ABER VIEL WENIGER SCHADEN

"Man sollte nicht immer nur von den SOZIALEN KOSTEN reden, sondern auch einmal vom SOZIALEN NUTZEN des Schwerverkehrs."

Die VCS-Initiative zielt nicht auf eine Eliminierung jedes Strassen transports oder des Transportes schlechthin, sondern nur auf den volkswirtschaftlich richtigen Einsatz der verschiedenen Transportmittel. Das bedingt die konsequente Anwendung des VERURSACHERPRINZIPS, wie es die VCS-Initiative vorschlägt. Wer Schaden anrichtet, soll ihn auch bezahlen.

Der soziale Nutzen des Transports ist beim Bahntransport genau gleich gross, die sozialen Kosten hingegen sind dort um 6 bis 20 mal geringer. Die Statistik weist für den Bahntransport z.B. 18 mal weniger Unfallopfer aus als für den Strassentransport, der allein 1984 52 Tote und fast 800 Verletzte forderte.

Die heutige Preisverzerrung führt dazu, dass die Güter zum Schaden der Volkswirtschaft - alle Schäden müssen ja irgendwann von irgendwem trotzdem bezahlt werden - vor allem auf der Strasse transportiert werden, obwohl der Bahntransport volkswirtschaftlich sinnvoller wäre. Hier soll die VCS-Initiative eine kleine Korrektur schaffen.

AUCH DIE ÜBERGANGSBESTIMMUNGEN GEMÄSS VCS-INITIATIVE BRINGEN NOCH LÄNGST KEINE DECKUNG DER SOZIALEN KOSTEN

"Die Übergangsbestimmungen der VCS-Initiative führen zu einer nicht gerechtfertigten ÜBER-DECKUNG DER KOSTEN."

Das hat auch die Nationalratskommission behauptet: "Die vorgeschlagenen Ansätze nehmen zudem keine Rücksicht auf den Unterdeckungsgrad des Schwerverkehrs. Sie könnten ohne weiteres zu einer Überdeckung führen." (Kommissionssprecher Kühne am 5.3.86 im Nationalrat)

Bei dieser Behauptung werden zwei Tatsachen absichtlich oder unabsichtlich unterschlagen:

1. Die VCS-Initiative verlangt nicht nur die Deckung der Strassenkosten, sondern auch die Deckung von SOZIALEN KOSTEN. Namentlich erwähnt sind die Kosten von Lärmschutzmassnahmen und die Behebung von Gebäudeschäden.
2. Auch in den Übergangsbestimmungen steht nirgends, dass nur die Strassenkosten gedeckt werden sollen. Im Gegenteil: In Punkt e wird im Zusammenhang mit der Verteilung des Ertrags ausdrücklich festgehalten, dass "die nicht gedeckten Kosten im Sinne von Artikel 36quater zu berücksichtigen" seien.

Nach der neusten Strassenrechnung, die noch nicht in Kraft gesetzt ist, betragen die ungedeckten Strassenkosten des Schwerverkehrs etwa 200 Mio Franken. Das wäre etwa das Doppelte von dem, was die heutige Schwerverkehrsabgabe mit Ansätzen von 500 bis 3000 Franken einbringt. Die sozialen Kosten des Schwerverkehrs werden aber von der OECD für leichte Lastwagen auf 14'500 bis 21'500 und für Lastenzüge ab 10 Tonnen Nutzlast auf 23'800 bis 40'200 Franken geschätzt. Die VCS-Initiative sehen in den Übergangsbestimmungen aber bloss Ansätze von maximal 2000 bis 20'000 Franken vor. Von einer Überdeckung kann also noch lange nicht die Rede sein.

(Fortsetzung)

Auch hier muss gesagt sein: Die Übergangsbestimmungen werden - auch nach Meinung des Bundesrates - nur kurze Zeit in Kraft sein.

DER HUCKEPACKVERKEHR IST AUCH NUR BEDINGT ZU BEFÜRWORDEN.

"Die VCS-Initiative schliesst Ermässigungen für HUCKE-
PACKTRANSPORTE aus."

Es ist auch hier wieder genau zu unterscheiden zwischen dem neuen Verfassungsartikel und den Übergangsbestimmungen.

Der neue Artikel 36quater ist ganz allgemein gehalten und überlässt alle Details der Ausführungsgesetzgebung.

Die Übergangsbestimmungen erwähnen in Punkt c die Ausnahmen von der Abgabepflicht: FAHRZEUGE DES ÖFFENTLICHEN DIENSTES, AUTOBUSSE DER ÖFFENTLICHEN LINIENVERKEHRS, SCHULBUSSE und ARBEITSMASCHINEN IM DIENSTE DER LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT.

Die Huckepacktransporte sind hier tatsächlich nicht erwähnt und können auch nicht hineininterpretiert werden. Das würde also dazu führen, dass - solange die Übergangsbestimmungen in Kraft sind - ausländische oder auch schweizerische Transporteure die Abgabe auch dann bezahlen müssen, wenn sie ihr Fahrzeug zeitweise auf die Bahn verladen. Heute werden die Huckepacktransporte wie Fahrten im Ausland behandelt: Pro Tag wird eine Rückerstattung von 1/360 der Jahresabgabe gewährt.

In diesem Punkt weist die Initiative bestimmt einen Schönheitsfehler auf. Er wiegt aber nicht so schwer, wenn sich Bundesrat und Parlament bemühen, die definitive Regelung möglichst rasch in Kraft zu setzen. Und dies sollte in 2 bis maximal drei Jahren möglich sein. Auch die heutige Ausnahmenregelung für den Huckepacktransport wurde erst im November 85 geschaffen; bis zu diesem Datum sah die Verordnung eine Rückerstattung für Auslandsfahrten und Huckepacktransporte erst ab einer Summe von 90 Tagen vor.

Ein Vergleich der Statistiken zeigt, dass heute etwa 2 Millionen Tonnen Güter per Huckepack transportiert werden. Verglichen mit dem gesamten Strassentransport von 306 Mio

(Fortsetzung)

Tonnen sind das etwas mehr als 0,6%. Beim Vergleich der Tonnenkilometer dürfte der Huckepack-Anteil infolge seiner grossen Transportdistanzen etwas höher sein. Insgesamt ist er aber doch so gering, dass er nicht ernsthaft als Argument gegen die VCS-Initiative ins Feld geführt werden kann.

Da die Kilometerzähler der Lastwagen während des Bahntransportes stillstehen, ergibt sich bei der definitiven Regelung gemäss Initiative automatisch eine Begünstigung des huckepack-transportierten Schwerverkehrs.

Huckepacktransporte sind zwar sicher ein Fortschritt gegenüber dem blossen Strassentransport. Sie verursachen aber ebenfalls grosse Kosten, die von den Transporteuren nicht voll bezahlt werden. Z.B. mussten für sie auf der Gotthardstrecke sämtliche Bahntunnels erweitert werden. Wenn der Huckepack nicht billiger wäre als die Fahrt auf der Strasse, so würde sie wohl schon heute nicht benützt. Viel sinnvoller als der Huckepacktransport, wo neben den Gütern immer auch noch der ganze Lastwagen oder wenigstens der Auflieger mittransportiert wird, wäre eine Förderung des CONTAINER-VERKEHRS, der bei uns leider noch in den Kinderschuhen steckt.

DIE LEISTUNGSABHÄNGIGE SCHWERVERKEHRSABGABE WÜRDEN ZWAR EINZELNE WAREN LEICHT VERTEUERN, DAFÜR WÜRDEN UNSERE STEUERRECHNUNG ENTLASTET

"Die VCS-Initiative würde einen TEUERUNGSSCHUB auslösen."

Der Bundesrat schätzt in seiner Botschaft die Mehrbelastung der Güter durch eine Schwerverkehrsabgabe gemäss Übergangsbestimmungen der Initiative auf 0,2 bis 0,3%. Die Belastung durch die heutige Abgabe beträgt schon ca. 0,1%, die Teuerung betrüge also nur 0,1 bis 0,2%. Gegenüber 2000 Franken heute würde eine Fernsehapparat in Zukunft also Fr. 2002.-- bis 2004.-- kosten. Die Konkurrenz unter den Strassentransportunternehmen ist heute infolge der vorhandenen ÜBERKAPAZITÄTEN so gross, dass die zusätzlichen Kosten vermutlich nicht voll auf den Kunden überwältzt werden können.

Über die Teuerung nach einer definitiven Regelung gemäss Initiative kann heute nichts genaues ausgesagt werden, da noch keine offiziellen Berechnungen über die Höhe der vom Schwerverkehr verursachten und zu berappenden sozialen Kosten vorliegen. Auch die heutige Strassenrechnung ist noch immer umstritten.

Das Geld zahlen wir alle aber schon heute, teils in Form von Steuern, teils ganz direkt persönlich. Denn wer sonst bezahlt die UNGEDECKTEN KOSTEN des Schwerverkehrs für die Reparatur der Strassen, für die Schäden an den Wäldern, für die durch Erschütterungen hervorgerufenen Gebäudeschäden, für die notwendigen Lärmschutzwände und Lärmschutzfenster, die Unfallfolgen etc.?

Es geht also nur darum, die Kosten durch den bezahlen zu lassen, der sie wirklich verursacht, damit der Markt nicht verzerrt wird. Längerfristig wird die Initiative sogar dazu führen, dass wir insgesamt weniger bezahlen müssen, weil dann mehr Güter mit der Bahn befördert werden, die rund 9 mal weniger Energie und 18 mal weniger Landfläche benötigt sowie 20 mal weniger Luftverschmutzung, 3 mal weniger Lärm und 18 mal weniger Unfallopfer verursacht.

DIE SCHWERVERKEHRS-INITIATIVE SCHAFFT NEUE ARBEITSPLÄTZE BEI DER BAHN

"Die VCS-Initiative gefährdet ARBEITSPLÄTZE."

Wir können den Bären nicht waschen, ohne ihn nass zu machen. Der Zweck der VCS-Initiative ist ja gerade die teilweise Umlagerung des Langstrecken-Schwerverkehrs auf die Schiene. Aber ob die Güter per Lastwagen oder per Bahn transportiert werden, jemand muss die Arbeit dazu verrichten. Die Arbeitsplätze, die möglicherweise im Lastwagengewerbe verschwinden werden, werden dafür bei der Bahn neu geschaffen.

Die ARBEITSBEDINGUNGEN im Strassentransportgewerbe sind heute im Vergleich zu jenen bei den Bahnen ausgesprochen schlecht. Die Arbeitszeiten sind viel länger, und ÜBERZEITEN - auch über die gesetzlichen Normen hinaus - sind an der Tagesordnung. In diesem Oktober z.B. wies die Urner Polizei einem Lastwagenführer elfeinhalb Stunden Lenkzeit ohne die geforderten Ruhezeiten, einem andern gar 13 Stunden nach. (Gotthard-Post, 11.10.86) Mit den guten Arbeitsbedingungen bei den Bahnen vergleichbare Verhältnisse auch beim Strassentransportgewerbe würden weit grössere Auswirkungen haben als die VCS-Initiative.

Die Auswirkungen der Initiative dürfen nicht überschätzt werden. Durch die Übergangsbestimmungen der Initiative werden die Gesamtkosten für einen Lastwagen gemäss Berechnungen von ASTAG und Bundesrat um 0,7 bis 0,9 im ersten und 5,1 bis 8% im zehnten Jahr zunehmen. Es ist unwahrscheinlich, dass allein deswegen ganze Unternehmen eingehen werden. Die ASTAG selbst gibt zu, die heutige pauschale Abgabe habe "nur in einigen Fällen zu Verkehrsverlagerungen und Notsituationen geführt" (Strassentransport, 20/86) Im ersten Jahr der geltenden Schwerkverkehrsabgabe wurden nach Angaben des Bundesamtes für Statistik sogar 7829 NUTZFAHRZEUGE mehr gezählt als im Vorjahr. Das bedeutet eine Zunahme um 4% (Transportkapazität +3%)! Der Trend geht in Richtung grösserer Unternehmen. Grund dafür sind vor allem die vorhandenen ÜBERKAPAZITÄTEN.

(Fortsetzung)

Der Bundesrat geht in seiner Botschaft zur VCS-Initiative davon aus, dass die Übergangsbestimmungen lange vor dem Zeitpunkt mit den höchsten Abgabesätzen (nach zehn Jahren) durch eine definitive Regelung abgelöst sein werden.

Dazu kommt: Im Unterschied zu den Lastwagen werden die Eisenbahnwagen und Lokomotiven zum grössten Teil in der Schweiz hergestellt, was ebenfalls Arbeitsplätze bedeutet.

DAS SBB-DEFIZIT WIRD DURCH DIE SCHWERVERKEHRS- ABGABE VERRINGERT.

"Es ist ungerecht, wenn der Schwerverkehr seine Kosten bezahlen muss, während das DEFIZIT DER SBB von den Steuerzahlern beglichen wird."

Das "Defizit" der SBB ist eigentlich gar kein Defizit. Weil der Strassenverkehr heute so billig ist, da er seine Kosten zum grossen Teil nicht selbst bezahlen muss, kann die Bahn nur konkurrenzfähig sein, wenn ihre Preise durch den Staat quasi subventioniert werden. Während der Staat für den Strassenbau seit 1965 jedes Jahr rund 2 Milliarden Franken aufgewendet hat, hat er für die Bahn nur etwa 500 Millionen investiert. Für diese Strassen bezahlte der Schwerverkehr nach der offiziellen STRASSENRECHNUNG, wie sie für die Ausarbeitung der heutigen Schwerverkehrsabgabe benützt wurde, jährlich 190 Mio zuwenig. Nach einer Studie des VCS und der SGU sind es sogar 400 bis 600 Mio Franken. Wenn der Schwerverkehr also die Strassen (auf unsere Kosten) halb gratis benutzen kann, warum soll der Bund dann nicht auch etwas an die Bahnkosten bezahlen. Denn im Unterschied zum Strassenverkehr muss die Eisenbahn heute ihre "Strasse" selbst bezahlen.

Die bisherige falsche Kostenverteilung und Investitionspolitik des Bundes hat dazu geführt, dass immer mehr Güterverkehr auf die Strasse abgewandert ist, zum Schaden von uns und unserer Umwelt. Die Schwerverkehrsabgabe soll helfen, diesen Trend umzukehren und damit das SBB-Defizit zu verringern.

NUR LEISTUNGSABHÄNGIGE ABGABEN BESEITIGEN DIE PROBLEME MIT DEM AUSLAND

"Bei Annahme der VCS-Initiative würden die PROBLEME MIT DEN ANDERN LÄNDERN von neuem beginnen."

Bundesrat SCHLUMPF hat am 5. März dieses Jahres im Nationalrat ausdrücklich festgehalten: "Man darf sagen, auch die Reaktionen im Ausland sind abgeklungen." Laut Bundesrat Stich erheben nur zwei Länder eigentliche RETORSIONSGEBÜHREN (Fragestunde im Nationalrat, 17.3.86). Eine Gefahr für ein Wiederaufflackern der Streitereien bestünde nur dann, wenn Bundesrat und Parlament die AUSFÜHRUNGSGESETZGEBUNG zur Initiative lange hinauszögern würden. Dann nämlich müssten während längerer Zeit die Übergangsbestimmungen in Kraft bleiben, die zugegebenermassen den gleichen Schönheitsfehler wie die jetzige Schwerverkehrsabgabe aufweisen, nämlich pauschal zu sein. Wenn der Bundesrat den andern Ländern aber klar machen kann, dass er diese innert Kürze - vermutlich schneller als dies bei der heutigen Regelung via KVP möglich sein wird - durch eine rein kilometer- und gewichtsabhängige Abgabe ersetzen wird, so dürfte kaum grosse Opposition zu erwarten sein. Denn leistungsabhängige Abgaben gelten als Strassenbenützungsgebühr und sind auch in andern Ländern üblich. Eben erst hat ÖSTERREICH ein Erhöhung seiner Gebühren auf der BRENNERAUTOBAHN auf den 1.1.87 angekündigt.

Im übrigen haben die BLOCKADEN an den Grenzen nur gezeigt, wie wenig gewisse Gruppen von Transporteuren geneigt sind, sich an demokratisch gefällte Beschlüsse zu halten.

**DIE BESTIMMUNG DER GEFÄHRETEN KILOMETERN
STELLT HEUTE KEIN TECHNISCHES PROBLEM MEHR
DAR.**

"Die ERHEBUNG einer leistungsabhängigen Schwerverkehrs-
abgabe ist viel zu kompliziert."

In der Schweiz sind schon heute alle Lastwagen und alle Fahrzeuge für den professionellen Personentransport mit FAHRTENSCHREIBERN ausgerüstet, die Auskunft geben über Arbeitszeit, gefahrene Geschwindigkeiten und zurückgelegte Kilometer. Diese Messungen könnten auch für die Ermittlung der zu zahlenden Abgaben herangezogen werden. Wenn dagegen von den Gegnern der Initiative die Möglichkeit des BETRUGS ins Feld geführt wird, so stellen sie damit den Strassentransporteur ein schlechtes Zeugnis aus.

Für die Anhänger könnte das Problem mit dem System Transpo-Drive oder mechanischen Zählern an den Achsen gelöst werden. Der TRANSPO-DRIVE ist ein elektronisches Gerät, mit dem eine ganze Menge von Daten über Chauffeur und Fahrzeug laufend festgehalten werden können. Diese Daten sind auch für die Transportunternehmer selbst von grossem Interesse, wenn er sein Personal und seine Fahrzeuge effizient einsetzen will. Die Geräte werden heute schon als Ersatz für den vorgeschriebenen Fahrtenschreiber offiziell anerkannt. In Zukunft wird mit dem Transpo-Drive möglicherweise auch laufend das Gewicht gemessen werden können. Der Transpo-Drive wird in Zukunft fertig montiert weniger als 2000 Franken kosten.

Für ausländische Fahrzeuge könnten der Kilometerzähler des Fahrzeugs und ein vom Chauffeur auszufüllendes Fahrt-Begleitblatt nach österreichischem System eine effiziente Kontrolle ermöglichen.

Für den Faktor Gewicht ist wie schon bis jetzt von den verschiedenen Gewichtsklassen auszugehen.

**10 BIS 20 NEUE BEAMTE FÜR EINIGE HUNDERT MILLI-
ONEN FRANKEN EINNAHMEN SIND SICHER NICHT ÜBER-
TRIEBEN.**

"Die VCS-Initiative führt zu einer AUFBLÄHUNG DES
STAATSAPPARATES."

Bezüglich der personellen Konsequenzen aus der VCS-Initiative äussert sich der Bundesrat klar. Für die Übergangsperiode müssten wahrscheinlich keine neuen Leute eingestellt werden, da sich gegenüber der heutigen Regelung ja nur die Ansätze verändern würden. Für die heutige Abgabe mussten 15 Grenzwächter und 5 zivile Beamte neu eingestellt werden. Für den Übergang von der pauschalen zur leistungsabhängigen Abgabe schätzt der Bundesrat einen MEHRAUFWAND von 10 bis 20 Beamten. Das ist für Mehreinnahmen in der Grössenordnung von möglicherweise einigen hundert Millionen Franken, eine teilweise Verlagerung des Gütertransports auf die umweltfreundlichere Bahn und eine Verkleinerung des SBB-Defizits sicher kein übertriebener Aufwand.

REGISTER

Abstimmungsbudget 1
Achsgewicht. Strassenabnützung 8
ACS. Opposition gegen KVP 3
Arbeitsbedingungen Strassentransport/SBB 13
Arbeitsmaschinen. Übergangsbestimmungen 11
Arbeitsplätze 13
ASTAG. Abstimmungsbudget 1
Ausland. Retorsionsmassnahmen.
Leistungsabhängige SVA 1
Ausland. Retorsionsmassnahmen heute 15
Autobus. Siehe Bus
Baumaschinen. Dieseltoll-Erhöhung 6
Baumaschinen. Übergangsbestimmungen 11
Beamte. Siehe Personal-Erhöhung.
Bergegebiete 7
Betrug. Gebührenerhebung 16
Blockaden 15
Brenner. Gebühren 15
Brücken. Dimensionen 8
Böhi-Initiative 1
Bundesrat. Zur VCS-Initiative 2
Bus. Dieseltoll-Erhöhung 6
Bus. Übergangsbestimmungen Initiative 11
Container-Verkehr 11
Cotti, Flavio. Zur leistungsabhängigen
Schwerverkehrsabgabe 3
Delfosse, A.; Stickoxid-Studie 8
Diesel-Zoll. Erhöhung 6
Erhebung. Siehe Gebührenerhebung.
Ertrag der pauschalen SVA 1
Fahrtenschreiber 16
Gebührenerhebung 16
Gewichtslimite 8
GVK siehe KVP.
Giovannini, B.; Stickoxid-Studie 8
Höchstbreite 2,5m 8
Höchstgewicht 28 Tonnen 8
Huckepack 11
Kantone. Anteil am SVA-Ertrag 7
Kohlenwasserstoffe 8
Koordinierte Verkehrspolitik, s. KVP.
KVP. Zwängerei 1
KVP. Leistungsabhängige SVA 3

KVP. Ausführungsgesetz 4
KVP. VCS-Initiative 5
Landwirtschaftsmaschinen. Diesel-Zoll 6
Luftreinhaltekonzept 8
Luftverschmutzung. Diesel-Zoll 6
Luftverschmutzung. SO₂, NO_x, HC,
Partikel 8
Messmethoden. Siehe Transpo-Drive und
Gebührenerhebung
Motoren. Diesel-Zoll 6
Nutzfahrzeuge. Bestand 13
OECD. Soziale Kosten Schwerverkehr 10
Österreich. Autobahngebühren 15
Öffentlicher Verkehr. Diesel-Zoll 6
Öffentlicher Verkehr. Übergangsbe-
stimmungen VCS-Initiative 11
Parlament. Zur VCS-Initiative 2
Partikel. Anteil Schwerverkehr 8
Pauschale Schwerverkehrsabgabe 1
Personal-Erhöhung 17
Randregionen 7
Realisierbarkeit. Siehe Transpo-Drive
und Gebührenerhebung.
Retorsionen. Zitat Schlumpf 15
Rückzug der VCS-Initiative 5
SBB-Defizit. Staatseinnahmen 7
SBB-Defizit. Strassenrechnung 14
Schlumpf, Leon. Retorsionen 15
Schulbusse. Siehe Bus.
Schwefeldioxid 8
Schweizerischer Strassenverkehrsverband
zur KVP 3
Soziale Kosten. Zahlen OECD 4
Soziale Kosten. VCS-Initiative 10
Sozialer Nutzen 9
Staatsapparat. Aufblähung 17
Stickoxid 8
Strassenlobby. Verwässerung der SVA 2
Strassenrechnung 4
Strassenrechnung. Über-Deckung 10
Strassenabnützung. Diesel-Zoll 6
Strassenabnützung. Ausmass 8
TCS. Luftbelastung durch Schwerverkehr 8

(Fortsetzung)

TCS. Opposition gegen KVP 3
Teuerung 12
Transit 7
Transpo-Drive 16
Treibstoffzoll. Siehe Diesel-Zoll.
Tunnel. Dimensionen 8
Über-Deckung. Strassenrechnung 10
Übergangsbestimmungen 4
Überkapazitäten. Betriebsschliessungen 13
Überkapazitäten. Teuerung 12
Überstunden. Strassentransportgewerbe 13
Verkehrsanteil des Schwerverkehrs 8
Verlagerung des Güterverkehrs. Geltende
Schwerverkehrsabgabe 1
Verlagerung des Güterverkehrs. Arbeits-
plätze 13
Verursacherprinzip 9
Zwängerei. VCS-Initiative 1



Abstimmungs- und Koordinationskommission:
Alf Arnold
Postfach 37, 6460 Altdorf
Tel. 044 - 2 97 85

TROTZ NEUEN DIESELABGASVORSCHRIFTEN WIRD DER STICKOXIDAUSSTOSS DES SCHWERVERKEHRS WEITER ANSTEIGEN

"Der Bundesrat hat im Oktober neue Abgasnormen für den Schwerverkehr beschlossen, welche die Luftverschmutzung durch die Lastwagen stark reduzieren werden."

Diese neuen Abgasnormen sind reine Augenwischerei. Die vom Bundesrat auf den 1.10.87 beschlossenen Vorschriften basieren auf dem europäischen ECE-REGLEMENT 49. Obwohl der Bundesrat die Grenzwerte gegenüber diesem Reglement noch um 20% (NOx) bzw. 40% (CO, HC) tiefer angesetzt hat, werden sie von den meisten Lastwagen schon heute eingehalten. Bezüglich den krebserzeugenden PARTIKELN enthält das ECE-Reglement keine Vorschriften.

Das LUFTREINHALTEKONZEPT des Bundesrates nimmt an, dass der Güterverkehr auf der Strasse bis zum Jahr 2000 um etwa 25% zunehmen wird. Ohne die jetzt beschlossenen Abgasvorschriften würde sich der Stickoxidausstoss des Schwerverkehrs von heute rund 32'000 Tonnen auf rund 40'000 Tonnen erhöhen. Das Luftreinhaltekonzept schätzt die Stickoxid-Reduktion durch die neuen ECE-Normen für das Jahr 2000 auf 3500 Tonnen. Statt mit 32'000 Tonnen wie heute wird der Schwerverkehr unsere Luft im Jahr 2000 also mit 36'500 Tonnen belasten (40'000 - 3500 = 36'500)!

Vergleicht man diese Zahlen mit der TCS-STUDIE "Die Entwicklung der Luftbelastung in der Schweiz seit 1950" (Mai 1986), so stellt man fest, dass im Jahr 1995 rund 50'000 Lastwagen doppelt soviel NOx ausstossen werden wie die mehr als 2,5 Mio Personenwagen zusammen (Personenwagen laut TCS heute 86'000 und 1995 18'000 Tonnen, Schwerverkehr laut den oben erwähnten Quellen heute 32'000 und 1995 36'300 Tonnen)!

Zusammenfassend lässt sich sagen: Die vom Bundesrat beschlossenen Massnahmen führen nicht zu einer Verringerung der Dieselabgase, sondern höchstens zu einer Verlangsamung von deren Zunahme.

DURCH VERLAGERUNG DER HÄLFTE ALLER LANG-STRECKEN-STRASSENTTRANSPORTE AUF DIE BAHN KANN UMGEFÄHR EIN VIERTEL DER ABGASE DES SCHWERVERKEHRS VERMIEDEN WERDEN

"Nur für Gütertransporte über mehr als 100 km Distanz ist eine Verlagerung auf die Schiene sinnvoll. Diese Transporte machen aber nur 4,1% aller auf der Strasse transportierten Güter aus."

Tatsächlich werden in der Schweiz nur 4,1% aller auf der Strasse beförderten Güter über eine Distanz von mehr als 100 km transportiert. Diese Zahl spricht aber in keiner Weise gegen eine Verlagerung. Denn das Umlagerungspotential beträgt nicht 4,1%, sondern rund 25%! Wenn Güter auf kurze und sehr kurze Distanzen transportiert werden, belasten sie Umwelt und Strassen weniger als Güter, die auf lange Distanzen befördert werden. Tatsächlich lässt sich aus der Gütertransporterhebung 1984 (Eidg. Statistisches Amt, "Statistik aktuell", August 1986) errechnen, dass diese 4,1% der Tonnage fast die Hälfte aller Tonnenkilometer ausmachen. Selbst wenn man annimmt, dass sich z.B. die Lebensmitteltransporte nicht auf die Schiene verlagern lassen, dass die Güter zum Teil mit Lastwagen vom und zum Bahnhof befördert werden müssen und dass die Auslastung der Fahrzeuge bei Langstrecken-Transporten meist höher ist als auf kurze Strecken, so bleibt gut und gern ein Viertel der Tonnenkilometer, die verlagert werden können, falls entsprechende Einschränkungen des Strassenschwerverkehrs vorgenommen werden. Im Luftreinhaltekonzept des Bundesrates steht denn auch, "dass bei einer schematischen Begrenzung des Strassengüterverkehrs auf 100 km nach voller Wirksamkeit der Massnahme der Strassenverkehr (beladene Fahrzeuge) um rund 1500 Millionen Tonnenkilometer reduziert werden könnte, was knapp einem Viertel der Gesamtheit entspricht. Dazu würden rund 690'000 Leerfahrten oder 70 Millionen Fahrzeugkilometer eingespart."

Eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe wird dazu beitragen, diese Langstrecken-Transporte von der Strasse auf die Schiene zu bringen, denn gerade diese werden durch die Abgabe vor allem betroffen.