

Schweizerisches Aktionskomitee für eine Schwerverkehrsabgabe  
Pressedienst, Postfach 238, 3000 Bern 9, Tel. 031/24 58 58

---

An die Redaktionen  
der Massenmedien der  
deutschen und rätoromanischen  
Schweiz

---

Bern, den 19. Januar 1984/hpg

Pressedienst 2

Sehr geehrte Damen,  
sehr geehrte Herren,

Sie erhalten in der Beilage den zweiten Pressedienst des Schweizerischen Aktionskomitees für die Schwerverkehrsabgabe. Er enthält einen Beitrag von Nationalrat Jean Clivaz mit dem Titel "Die Schwerverkehrsabgabe, eine offensichtliche Notwendigkeit." Jean Clivaz ist Präsident des Schweizerischen Eisenbahner-Verbandes SEV und schreibt als Direktbetroffener.

In einem zweiten Beitrag gehen wir auf die Sonderrechte ein, welche die ASTAG-Leute gegenüber den übrigen Motorfahrzeugbesitzern beanspruchen. Er beinhaltet insbesondere einen Wink an die Leute vom TCS, sich nach einer ersten Stellungnahme für die Erhebung einer Schwerverkehrssteuer nun nicht unter der Vorspiegelung falscher Tatsachen zu einem Schulterschluss mit der Lastwagenlobby bewegen zu lassen.

Wir danken Ihnen, wenn Sie auch unserem Pressedienst Ihre geschätzte Aufmerksamkeit schenken. Wir sind in dieser Abstimmung in hohem Masse auf den Goodwill der Massenmedien angewiesen, da wir der Propagandawalze der ASTAG lediglich ein zehnmal kleineres Abstimmungsbudget entgegensetzen können.

mit freundlichen Grüßen

Schweizerisches Aktionskomitee  
für eine Schwerverkehrsabgabe  
Der Pressechef

*Hans Peter Graf*

Hans P. Graf

Bern, 19. Januar 1984

Die Schwerverkehrsabgabe: eine offensichtliche Notwendigkeit

von Nationalrat Jean Clivaz, Münsingen (BE/SPS)

Nationalrat Clivaz ist Präsident des Schweizerischen Eisenbahner-Verbandes (SEV)

---

PD. Die Idee einer Schwerverkehrsabgabe kann bereits auf einige Jahre parlamentarischer Diskussion zurückblicken; aber sie wird immer aktueller und notwendiger. Wald und Umwelt sind der wachsenden Schadstoffbelastung nicht gewachsen, und auch der Mensch leidet bereits darunter. Unsere Bahnen stehen mit "gebundenen Händen" einer wachsenden Lastwagenkonkurrenz gegenüber, die sich auf unseren modernen Autobahnen und Strassen breitmacht. Seit Jahren subventioniert der Bund den Schwerverkehr mit Millionen von Franken bei den ungedeckten Kosten in der Strassenrechnung. Kosten, die infolge des perfekten Ausbaus unserer Strassennetze in Zukunft noch wachsen werden. Von den sozialen Kosten, die von der Allgemeinheit getragen werden, wagt kaum jemand zu sprechen.

In der offiziellen Strassenrechnung 1981 weist der Schwerverkehr (Fahrzeuge über 3,5 t Gesamtgewicht) einen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von 67,2 Prozent aus. Dies entspricht einem jährlichen Defizit von 208 Mio. Franken, das der Bund aus der allgemeinen Bundeskasse zu berappen hat. Rechnet man auf der Ertragsseite dem Schwerverkehr nur den zweckgebundenen Teil des Treibstoffzollzuschlages an, erhöht sich diese Kostenunterdeckung sogar auf über 500 Mio. Franken. In jedem Fall sind die 150 Mio. Franken, die eine Schwerverkehrsabgabe bringen soll, mehr als gerechtfertigt. Um so mehr als rund 60 Mio. Franken von ausländischen Lastwagen bezahlt werden, die heute, ohne nur einmal zu tanken, gratis durch die Schweiz fahren können. Daher: eine Schwerverkehrsabgabe, der Gerechtigkeit zuliebe.

Das Waldsterben und die Verschmutzung unserer Umwelt durch die Abgase von Raumheizungen, der Industrie und vor allem des motorisierten Verkehrs haben beängstigende Ausmasse angenommen. Und auch Kinder, ältere Menschen und Kranke sind von der Luftverschmutzung bereits direkt betroffen. Vom Ausbau der Autobahnen und Hauptstrassen profitierte das Strassentransportgewerbe auch, obschon die Kosten zur Hauptsache vom Bund und vom PW-Fahrer bezahlt wurden. Der Schwerverkehr verliess mehr und mehr seinen ursprünglichen Aufgabenkreis, den Nahverkehr, und konkurrenzierte somit die Bahnen hauptsächlich beim Wagenladungsverkehr über mittlere und längere Distanzen. Die Schwerverkehrsabgabe könnte nun mithelfen, dass bahngerechter Verkehr wieder auf die Schiene kommt. Unserer Umwelt zuliebe.

Eine Schwerverkehrsabgabe von 150 Mio. Franken, wovon der schweizerische Binnenverkehr nur 90 Mio. Franken zu bezahlen hat, ist für unsere Wirtschaft durchaus tragbar. Das Argument der Gefährdung von Arbeitsplätzen ist nicht stichhaltig. Güter müssen nach wie vor transportiert werden, mit dem Unterschied, dass die unerwünschte Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Strasse, in der Folge einer einseitigen Verkehrspolitik, gebremst werden kann. Berg- und Landregionen werden auch in Zukunft zu gleichen Bedingungen versorgt. Die kleineren Lastwagen, die solche Regionen bedienen, bezahlen nur eine bescheidene Gebühr, die in keinem Vergleich zu den jährlichen Betriebskosten von 80'000 bis 100'000 Franken steht und somit die Transportpreise nicht beeinflussen wird. Das Argument der Warenverteuerung gehört eindeutig ins Land der Märchen, entsprechen doch die 150 Mio. Franken ungefähr 1 Promille des schweizerischen Konsums. Folglich wird sich die Schwerverkehrsabgabe kaum im Konsumentenpreisindex niederschlagen. Eine Abgabe, die also durchaus tragbar ist.

\*\*\*



Bern, den 19. Januar 1984

Zur eidg. Volksabstimmung über die Schwerverkehrsabgabe:

Sonderrechte der Lastwägeler auf dem Buckel der Pw-Fahrer?

ri. Der Strassenschwerverkehr zahlt seine Kosten bei weitem nicht. Darüber sind sich heute Bundesrat, Parlament und eine grosse Oeffentlichkeit im klaren und auch einig. 1980 schon hatte die Landesregierung von einer Unterdeckung von rund 350 Mio Franken im Jahr gesprochen, die sozialen Kosten nicht einmal eingerechnet. Fest steht auch, dass Bund, Kantone und Gemeinden zusammen zwischen 1961 und 1981 fast 10 Milliarden Franken mehr für den motorisierten Strassenverkehr ausgaben, als sie von ihm über Sonderabgaben (hauptsächlich Treibstoffzölle und Motorfahrzeugsteuern) einnahmen. Den Kantonen und Gemeinden verbleiben noch jährliche Strassenausgaben von mehr als einer Milliarde Franken, die sie aus allgemeinen Steuergeldern aufbringen müssen.

Der Schwerverkehr hat in den letzten Jahren einen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von unter 50% gehabt, die Tendenz sinkt zudem laufend. Der Pw-Verkehr dagegen deckt seine von ihm verursachten Kosten einigermaßen. Es erstaunt deshalb nicht, dass sich in einem breit angelegten Vernehmlassungsverfahren die erdrückende Mehrheit der Kantone, Parteien, Verbände und interessierten Organisationen für die Einführung einer Schwerverkehrsabgabe ausgesprochen hat. Am 26. Februar 1984 nun ist über den entsprechenden Verfassungsartikel an der Urne zu befinden. Auf in- und ausländischen Motorfahrzeugen und Anhängern mit einem Gewicht von je über 3,5 t soll eine jährliche Abgabe zwischen 500 und 3'000 Franken erhoben werden. In der Schweiz gibt es fast 50'000 schwere Lastwagen und Sattelschlepper sowie rund 5'000 Autocars mit über 3,5 t Gesamtgewicht. Sie legen jährlich gegen 2'000'000'000 km zurück; das entspricht rund 50'000 Erdumkreisungen. In den letzten Jahren sind überdies durchschnittlich pro Arbeitstag 2'400 ausländische Lastwagen und Sattelschlepper sowie pro Tag etwa 450 ausländische Cars in die Schweiz eingefahren. Sie alle sollen künftig von dieser ausgewiesenen Schwerverkehrsabgabe erfasst werden.

Die gewöhnlichen Automobilisten haben offenbar langsam erfasst, dass sie nicht weiterhin die Dummen sein wollen und die Lastwägeler Sonderrechte beanspruchen können. An der ausserordentlichen Delegiertenversammlung des

TCS vom 22. Januar 1982 in Bern wurde nämlich sehr deutlich, was sie bewegt: Sofern die Schwerverkehrsabgabe die Unterdeckung gemäss der Strassenkostenrechnung nicht voll ausgleicht, bleibt der politische Druck auf zusätzliche Fiskalbelastung des ganzen Strassenverkehrs, einschliesslich des Personenwagenverkehrs, bestehen. Das erklärt auch, weshalb sich die TCS-Delegiertenversammlung massiv für die Erhebung einer Schwerverkehrsabgabe ausgesprochen hat. Am 21. Januar 1984 nun will der Touring-Club der Schweiz definitiv zur Abstimmungsvorlage Stellung nehmen. Er wird dabei auch zu berücksichtigen haben, dass im Hintergrund noch eine weitergehende Volksinitiative, diejenige seiner Konkurrenzorganisation, des Verkehrsclubs der Schweiz (VCS), wartet, die ebenfalls voll auf dem Verursacherprinzip basiert und wesentlich höhere Belastungen als die nun vom Parlament beschlossen bringen wird. Mit einem Ja am 26. Februar 1984 können diese Sonderrechte der Lastwägeler auf dem Buckel der Pw-Fahrer beseitigt werden.