

Kontakt- und Bezugsadressen:

VCS, Postfach, 3360 Herzogenbuchsee, Tel. 063/61 51 51

Alf Arnold, Koordination
Abstimmungskampf SVA-Initiative, Postfach 37, 6460 Altdorf, Tel. 044/2 97 85



VCS - AST

VERKEHRS-CLUB DER SCHWEIZ
ASSOCIATION SUISSE DES TRANSPORTS
ASSOCIAZIONE SVIZZERA DEL TRAFFICO

D O K U M E N T A T I O N

=====

zur Frage der Schwerverkehrsabgabe (SVA), in Hinblick auf die Volksabstimmung über die Eidg. Volksinitiative für eine gerechte Belastung des Schwerverkehrs vom 7. Dezember 1986

I n h a l t

| | |
|---|-------|
| Die Bemühungen um eine gesetzliche Grundlage der SVA | S. 1 |
| Die VCS-Schwerverkehrsinitiative in der parlamentarischen Debatte | S. 3 |
| Kleine SVA-Chronik in Stichworten | S. 4 |
| Die Befürworter und Gegner der SVA in der Volksabstimmung vom 26.2.84 über die pauschale Mini-SVA | S. 6 |
| Analyse der SVA-Abstimmung vom 26.2.86 | S. 7 |
| Das Gerangel um die Strassenrechnung | S. 12 |
| Der Schwerverkehr in Zahlen, insb. im Vergleich mit der Bahn | S. 14 |
| Wirtschaftliche Auswirkungen der SVA | S. 17 |
| Auswirkungen von SVA und Schwerverkehr auf die Umwelt | S. 19 |
| SVA und Ausland | S. 26 |
| Die Lastwagen-Lobby | S. 28 |
| Technische Möglichkeiten zur Erhebung einer leistungsabhängigen SVA | S. 33 |
| Zur Frage der Ausführungsgesetzgebung | S. 33 |

Die Bemühungen um eine gesetzliche Grundlage der SVA

1. Entwurf der Bundesrates, nach Botschaft vom 16.1.80

Bundesbeschluss über einen Verfassungsartikel betreffend die Schwerverkehrsabgabe

Entwurf

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 16. Januar 1980¹⁾
beschliesst:

I

Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert:

Art. 36^{quater} (neu)

Der Bund erhebt auf dem Schwerverkehr mit Motorfahrzeugen eine Abgabe; diese bemisst sich nach den vom Schwerverkehr verursachten, aber nicht gedeckten Strassenkosten. Das Gesetz bestimmt Höhe und Verwendungszweck der kantonalen Anteile am Reinertrag.

II

Dieser Beschluss untersteht der Abstimmung des Volkes und der Stände.

2. VCS-Initiative für eine gerechte Belastung des Schwerverkehrs

Art. 36^{quater} (neu)

¹ Der Bund erhebt auf dem Schwerverkehr mit Motorfahrzeugen eine leistungsabhängige Abgabe; diese bemisst sich nach den vom Schwerverkehr verursachten, aber nicht gedeckten Kosten, namentlich Kosten für Strassenunterhalt, Lärmschutzmassnahmen und Behebung von Gebäudeschäden.

² Das Gesetz bestimmt Voraussetzung und Höhe der kantonalen Anteile am Reinertrag.

Übergangsbestimmungen Art. 16

Bis zum Inkrafttreten der Ausführungsgesetzgebung zu Artikel 36^{quater} wird die Schwerverkehrsabgabe durch Verordnung des Bundesrates geregelt. Dabei gelten folgende Grundsätze:

- a. Bei inländischen Fahrzeugen wird die Schwerverkehrsabgabe als Jahrespauschale, bei ausländischen als Jahrespauschale oder als Pauschale je Grenzübertritt erhoben.
- b. Abgabepflichtig sind unter Vorbehalt von Buchstabe c Lastwagen, Sattelschlepper und Gesellschaftswagen mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 t sowie Anhänger mit einer Nutzlast von über 2,5 t.
- c. Von der Abgabepflicht befreit sind:
 - Fahrzeuge der öffentlichen Dienste,
 - Autobusse des öffentlichen Linienverkehrs,
 - Schulbusse,
 - Arbeitsmaschinen im Dienste der Land- und Forstwirtschaft.
- d. Die Abgabepflicht beginnt mit dem zweiten Kalenderjahr nach Annahme des Verfassungsartikels. Die Jahrespauschale beträgt, abgestuft nach Fahrzeugarten und Gesamtgewicht, anfänglich zwischen 500 und 10 000 Franken. In den folgenden Jahren erhöht sich die Abgabe um je einen Zehntel bis maximal auf den doppelten Ansatz.
- e. Der Reinertrag der Abgaben fällt zu 30 Prozent dem Bund und zu 70 Prozent den Kantonen zu. Für die Verteilung unter die Kantone sind die nicht gedeckten Kosten im Sinne von Artikel 36^{quater} zu berücksichtigen. Dazu hört der Bundesrat die Kantone an.

3. Bundesbeschluss über die Erhebung einer Schwerverkehrsabgabe

vom 24. Juni 1983; von Volk und Ständen gutgeheissen am 26.2.84
= heute geltende SVA

Die Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung werden wie folgt ergänzt:

Art. 17

¹ Der Bund erhebt für die Benützung der dem allgemeinen Verkehr geöffneten Strassen auf in- und ausländischen Motorfahrzeugen und Anhängern mit einem Gesamtgewicht von je über 3,5 Tonnen eine jährliche Abgabe.

² Diese Abgabe beträgt:

- | | |
|---|--------------|
| a. für Lastwagen und Sattelmotorfahrzeuge | |
| – von über 3,5 bis 11 Tonnen | 500 Franken |
| – von über 11 bis 16 Tonnen | 1500 Franken |
| – von über 16 bis 19 Tonnen | 2000 Franken |
| – von über 19 Tonnen | 3000 Franken |
| b. für Anhänger | |
| – von über 3,5 bis 8 Tonnen | 500 Franken |
| – von über 8 bis 10 Tonnen | 1000 Franken |
| – von über 10 Tonnen | 1500 Franken |
| c. für Gesellschaftswagen | 500 Franken |

³ Der Bundesrat bestimmt für Fahrzeuge, die nicht das ganze Jahr in der Schweiz im Verkehr stehen, nach Gültigkeitsdauer abgestufte Abgabesätze; er berücksichtigt den Erhebungsaufwand.

⁴ Der Bundesrat regelt durch Verordnung den Vollzug. Er kann für besondere Fahrzeugkategorien die Ansätze im Sinne von Absatz 2 festlegen, bestimmte Fahrzeuge von der Abgabe befreien und Sonderregelungen treffen, insbesondere für Fahrten im Grenzbereich. Durch solche dürfen im Ausland immatrikulierte Fahrzeuge nicht besser gestellt werden als schweizerische. Der Bundesrat kann für Übertretungen Bussen vorsehen. Die Kantone ziehen die Abgabe für die im Inland immatrikulierten Fahrzeuge ein.

⁵ Die Erhebung dieser Abgabe ist auf zehn Jahre befristet. Vor Ablauf dieser Frist kann auf dem Wege der Gesetzgebung ganz oder teilweise auf die Abgabe verzichtet werden.

4. Koordinierte Verkehrspolitik (KVP): Benützerabgaben in der aktuellen Fassung (nach Beratung in Stände- und Nationalrat)

Art. 37 Abs. 1 BV

¹ Der Bund deckt aus allgemeinen Mitteln die Kosten der von ihm veranlassten gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Verkehr. Er verwendet überdies jährlich, mit Einbezug der Beiträge an die Kantone:

1. Für den öffentlichen Verkehr:

- a. einen Grundbeitrag, der vom Gesetzgeber im Ausmass eines Anteils der Steuer- und Zolleinnahmen langfristig festgelegt wird;
- b. Vergütungen der Verkehrsunternehmen für die Benützung der Verkehrsnetze von nationaler Bedeutung.

2. Für den privaten Verkehr:

- a. die Hälfte des Reinertrages des Treibstoffzolls oder einer entsprechenden Verbrauchssteuer;
- b. den Reinertrag eines Zuschlages auf dem Treibstoffzoll oder einer entsprechenden Verbrauchssteuer;

c. Benützungsabgaben der Verkehrsteilnehmer zum Ausgleich der der Allgemeinheit durch den privaten Verkehr erwachsenden ungedeckten Kosten.

5. Eidgenössische Volksinitiative
 «zur Abschaffung der Schwerverkehrs-Abgabe» ("Böhi-Initiative")

Die Initiative lautet:

Die Übergangbestimmungen der Bundesverfassung werden wie folgt geändert:

Art 17

Die VCS-Schwerverkehrsinitiative in der parlamentarischen Debatte

Nationalrat (Frühjahrssession 1986)

Es äusserten sich lediglich die beiden Berichterstatter der vorberatenden Kommission und die Fraktionssprecher. Der Initiative gegenüber wohlwollend zeigten sich die Vertreter der SP (Frau Fankhauser), der LdU/EVP (Müller-Aaargau, Dünki) sowie der PdA-POCH-PSA (Carobbio) und der Grünen (Leni Robert); nur die beiden letzteren zeigten sich als klare Befürworter. Von den Bürgerlichen äusserte sich niemand auch nur wohlwollend.

Ständerat (Sommeression 1986)

Es äusserte sich lediglich der Berichterstatter der vorberatenden Kommission sowie StR Affolter (FdP, SO), beide negativ. Eine Debatte fand somit gar nicht statt.

Quelle: Amtliches Bulletin der Bundesversammlung

- dass der Strassenschwerverkehr seine Kosten sogar überdecke. Diese Angaben werden widerlegt durch eine Studie des VCS und der Schweiz. Gesellschaft für Umweltschutz, welche die Kostenunterdeckung auf 400 - 600 Mio. Franken beziffert.
26. Februar 1984 Annahme der Mini-SVA durch Volk und Stände (58,7% Ja, 41,3% Nein)
9. Mai 1984 Grundsatzentscheid des Bundesrates: Ablehnung der VCS-Initiative unter Hinweis auf die KVP
28. November 1984 Die Berner Sektion der "Routiers suisses" lanciert eine Volksinitiative "gegen die verfehlte Strassenfiskalpolitik des Bundes". Diese sieht neben der Abschaffung der SVA auch eine Rückerstattungspflicht vor.
1. Januar 1985 Inkrafttreten der Mini-SVA
1. Hälfte 1985 Auseinandersetzungen mit anderen Staaten um SVA und Retorsionsmassnahmen
14. Februar 1985 Lastwagen-Grenzblockaden, organisiert von der "Interessengemeinschaft für grenzüberschreitenden Strassengüterverkehr", wobei auch ASTAG- und "Routiers"-Leute aktiv mitmachen.
18. Februar 1985 Eine zweite Volksinitiative zur Abschaffung der SVS (ohne Rückerstattungspflicht) wird vom Basler Autojournalisten Bernhard Böhi lanciert; sie geniesst zumindest im Hintergrund die Unterstützung der ASTAG und der Autoverbände.
26. Juni 1985 Der Bundesrat verabschiedet die Botschaft zur VCS-Initiative (Antrag auf Ablehnung)
9. Juli 1985 Das Eidg. Departement des Innern eröffnet das Vernehmlassungsverfahren zu einer Neugestaltung der Strassenrechnung. In diesen von einer interdepartementalen Arbeitsgruppe ausgearbeiteten Vorschlägen werden die gewichtigen lastwagenfreundlichen Postulate der Kommission Nydegger nicht erfüllt. Aber auch die Frage der sozialen Kosten wird ausgeklammert.
- 1985/86 Parlamentarische Behandlung der KVP: die Möglichkeit, (leistungsabhängige) Benützungsabgaben zu erheben, wird bis vor das - noch ausstehende - Differenzbereinigungsverfahren gewahrt. Die Strassenverkehrsverbände kündigen ihre Opposition in Hinblick auf die (vermutlich 1988 stattfindende) Volksabstimmung an.
5. März 1986 Ablehnung der VCS-Initiative durch den Nationalrat
12. Juni 1986 Ablehnung der VCS-Initiative durch den Ständerat
20. Juni 1986 Die Volksinitiative "gegen die verfehlte Strassenverkehrspolitik des Bundes" wird vor Zustandekommen zurückgezogen
25. Juni 1986 Der Bundesrat beschliesst eine Aenderung der geltenden Strassenrechnung; die Aenderungen bedeuten eine leichte Entlastung des Strassenschwerverkehrs. Nach wie vor fehlt der Einbezug der sozialen Kosten.
8. Juli 1986 Die Volksinitiative zur Abschaffung der SVA (Böhi-Initiative) wird eingereicht.

- 10. Juli 1986 Die Initianten der VCS-Initiative beschliessen, ihr Volksbegehren nur zurückzuziehen, wenn die Abstimmung auf ein Datum nach der KVP-Abstimmung gelegt wird
- 12. August 1986 Der Bundesrat setzt den Abstimmungstermin für die VCS-Initiative auf den 7. Dezember 1986 fest.

Die Befürworter und Gegner der SVA in der Volksabstimmung vom 26.2.84 über die pauschale Mini-SVA

Parolenspiegel zu den Abstimmungen

(sda) Die nachstehende Übersicht zeigt, wie sich Parteien und interessierte Organisationen zu den Abstimmungsvorlagen vom nächsten Wochenende stellen:

Parolen von Parteien und Organisationen der Sozialpartner

| | Schwer- verkehrs- abgabe | Autobahn- vignette | Zivildienst- Initiative |
|---|--------------------------------|-----------------------|----------------------------|
| Freisinnig-Demokratische Partei der Schweiz (FDP) | Ja | Nein | Nein |
| Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz (CVP) | Ja | Ja | Nein |
| Sozialdemokratische Partei der Schweiz (SPS) | Ja | Ja | Ja |
| Schweizerische Volkspartei (SVP) | Ja | Ja | Nein |
| Libeale Partei (LPS) | Nein | Nein | Nein |
| Evangelische Volkspartei (EVP) | Ja | Ja | Ja |
| Landesring der Unabhängigen (LdU) | Ja | Nein | Ja |
| Nationale Aktion (NA) | Ja | Ja | Nein |
| Eidgenössische Demokratische Union (EDU) | Ja | Nein | Nein |
| Grüne Partei der Schweiz | Ja | - | Ja |
| Grüne Alternative Schweiz | Ja | Ja | Ja |
| Partei der Arbeit (PdA) | Ja | Nein | Ja |
| Progressive Organisationen (Poch) | Ja | Ja | Ja |
| Sozialistische Arbeiterpartei (SAP) | Ja | leer | Ja |
| Sozialliberale Partei europ. Föderalisten (SLE) | Nein | Nein | Ja |
| Liberalsozialistische Partei (LSPS) | Ja | Ja | Ja |
| Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) | Ja | Ja | Ja |
| Christlichnationaler Gewerkschaftsbund (CNG) | Ja | Ja | frei |
| Landesverband freier Schweizer Arbeitnehmer (LFSA) | Ja | Ja | Nein |
| Schweiz. Verband evangelischer Arbeitnehmer (SVEA) | Ja | Ja | Ja |
| Vereinigung schweiz. Angestelltenverbände (VSA) | Ja | Ja | - |
| Föderativverband Vorort des Schweiz. | Ja | Ja | Ja |
| Handels- und Industrievereins Schweiz. Gewerbeverband (SGV) | frei | Nein | - |
| Schweiz. Bauernverband (SBV) | Nein | Nein | Nein |
| | Ja | Ja | Nein |

Neue Zürcher Zeitung,
23.2.84

Abweichende Parolen kantonaler Parteien und Parteigruppen

Schwerverkehrsabgabe

Ja: LPS Basel-Stadt

Nein: FDP Bern, FDP Schwyz, FDP Obwalden, FDP Zug, FDP Freiburg, FDP Schaffhausen, FDP St. Gallen, FDP Aargau, FDP Waadt, FDP Wallis, FDP Neuenburg, FDP Genf; CVP Waadt, CVP Oberwallis, CVP Genf, CVP Jura; SVP Zürich, SVP Bern, SVP Schwyz, SVP Freiburg, SVP Schaffhausen, SVP St. Gallen, SVP Aargau.

Autobahnvignette

Ja: FDP Luzern, FDP Uri, FDP Glarus, FDP Solothurn, FDP Baselland, FDP Schaffhausen, FDP Graubünden, FDP Tessin; LPS Basel-Stadt.

Nein: CVP Oberwallis, CVP Genf; SVP Schwyz, SVP Appenzell Ausserrhoden, SVP St. Gallen.

Stimmfreigabe: FDP Basel-Stadt.

Zivildienst-Initiative

Ja: Junge CVP, Christlichsoziale Freiburg.

Stimmfreigabe: CVP Waadt, CVP Oberwallis, CVP Jura, Christlichsoziale Parteigruppe.

Parolen interessierter Organisationen

Schwerverkehrsabgabe

Ja: Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Schweiz. Arbeitsgemeinschaft für die Bergbevölkerung (SAB), Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr (IGÖV), Schweiz. Bund für Naturschutz (SBN), Schweizerische Gesellschaft für Umweltschutz (SGU).

Nein: Touring-Club der Schweiz (TCS), Automobilclub der Schweiz (ACS), Schweiz. Strassenverkehrsverband, Schweiz. Nutzfahrzeugverband (Astag), Aktionsgemeinschaft Strassenverkehr, Schweiz. Fremdenverkehrsverband, Redressement National.

Autobahnvignette

Ja: Schweiz. Arbeitsgemeinschaft für die Bergbevölkerung (SAB), Schweizerische Gesellschaft für Umweltschutz (SGU).

Nein: Automobilclub der Schweiz (ACS), Touring-Club der Schweiz (TCS), Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Schweiz. Strassenverkehrsverband, Schweiz. Nutzfahrzeugverband (Astag), Schweiz. Fremdenverkehrsverband.

Zivildienst-Initiative

Ja: Erklärung von Bern, Amnesty International (AI), Evangelischer Frauenbund (EFS), Schweiz. Arbeitsgemeinschaft der Jugendverbände (SAJV).

Nein: Schweiz. Offiziersgesellschaft, Schweiz. Unteroffiziersverband, Schweiz. Zivilschutzverband, Redressement National.

Stimmfreigabe: Schweiz. Bischofskonferenz.

Stimmhaltung: Schweiz. Evangelischer Kirchenbund (SEK).

Die effektiven Abstimmungsergebnisse

| | Schwer- verkehrs- abgabe (Ja in %) | Autobahn- vignette (Ja in %) | Zivildienst- Initiative (Ja in %) | Stimme- teiligung (in %) |
|----------|---|------------------------------------|---|--------------------------------|
| CH | 58.7 | 53.0 | 36.2 | 52.8 |
| ZH | 67.5 | 58.4 | 40.8 | 55.9 |
| BE | 59.7 | 57.7 | 33.0 | 53.2 |
| LU | 59.5 | 58.2 | 30.2 | 55.4 |
| UR | 70.6 | 68.2 | 27.7 | 53.8 |
| SZ | 44.4 | 45.9 | 25.3 | 51.6 |
| OW | 47.3 | 54.9 | 24.9 | 52.4 |
| NW | 56.8 | 59.6 | 24.4 | 58.7 |
| GL | 57.0 | 57.5 | 24.4 | 55.5 |
| ZG | 56.3 | 52.4 | 31.8 | 62.8 |
| FR | 49.3 | 43.8 | 32.3 | 52.9 |
| SO | 60.8 | 56.5 | 34.5 | 58.9 |
| BS | 71.7 | 63.6 | 53.1 | 52.3 |
| BL | 61.8 | 54.0 | 46.1 | 54.5 |
| SH | 59.8 | 55.8 | 34.0 | 78.0 |
| AR | 53.7 | 56.1 | 23.3 | 57.0 |
| AI | 53.2 | 56.7 | 14.9 | 48.7 |
| SG | 59.3 | 58.0 | 27.2 | 51.6 |
| GR | 70.1 | 66.2 | 29.3 | 45.2 |
| AG | 54.9 | 51.3 | 32.1 | 52.0 |
| TG | 54.8 | 53.1 | 26.8 | 57.5 |
| TI | 79.2 | 68.5 | 41.1 | 51.1 |
| VD | 46.2 | 33.8 | 39.6 | 47.7 |
| VS | 35.4 | 34.5 | 28.3 | 43.3 |
| NE | 45.1 | 33.4 | 43.0 | 52.4 |
| GE | 44.7 | 30.7 | 51.3 | 44.7 |
| JU | 42.0 | 31.1 | 49.8 | 48.5 |

3) Autobahnvignette und Schwerverkehrsabgabe

Trotz starker gegnerischer Propaganda wurden die beiden Verkehrsvorlagen von den Stimmbürgern angenommen: die Schwerverkehrsabgabe konnte 58.7% Ja-Stimmen auf sich vereinigen, während die Autobahnvignette 53.0% erreichte. In Pressekommentaren rund um die beiden Vorlagen wurde dies mit einem erwachenden Umweltbewusstsein, ja sogar mit einem Bewusstseinswandel seit der Abstimmung zur Treibstoffregelung zu er-

klären versucht. War das Ja wirklich Ausdruck dafür, dass sich langsam ein Potential von umweltschutzorientierten Stimmbürgern herausbildet, das mit Vorbehalten an Selbstverständlichkeiten wie an das private Auto heranzutreten beginnt? Oder waren die zustimmenden Urnengänger nicht eher besorgte Bürger mit Blick auf die angespannte Finanzlage des Bundes?

Es fragt sich auch, was wohl den Schweizer Bürger dazu bringen konnte, ein Ja zu zusätzlicher Besteuerung einzulegen. Spielte vielleicht die aktuelle Diskussion um das Waldsterben eine wichtige Rolle? Oder waren die beiden Ja als Denkmittel an die Adresse der Auto- und Nutzfahrzeugverbände für ihre Taktik im Vorfeld und für ihre Kampagne während des Abstimmungskampfes gedacht?

Anlass zu Überlegungen gaben auch die abschabaren, zukünftigen Diskussionen im Zusammenhang mit einer griffigeren Schwerverkehrsabgabe. Mit geschlossenen Fragen haben wir zu ermitteln versucht, wie sich der Stimmbürger zu einer Abgabe stellt, deren Höhe sich nach der Zahl der gefahrenen Kilometer richtet. Vorerst aber zu den Konfliktfronten.

3.1 Die Konfliktfronten – Das Stimmverhalten der einzelnen Merkmalsgruppen

Die Abstimmungsergebnisse unserer Stichprobe kamen den effektiven Resultaten sehr nahe: die Autobahnvignette wurde bei Aufrechnung der verweigerten Antworten und leer eingelegten Stimmen mit 55% (effektiv 53.0%), die Schwerverkehrsabgabe mit 58% (effektiv 58.7%) angenommen.

Tabelle 7 zeigt, dass Vignette und Schwerverkehrsabgabe die gleichen Konfliktfronten aufweisen. Keine wesentliche Rolle für das Abstimmungsverhalten spielten von den untersuchten Merkmalen Geschlecht, Siedlungsart (Stadt/Land) und Beruf; stärkeren Einfluss hatten Parteisympathie, und eklatant hoch war er bei den Merkmalen Alter und insbesondere Sprachgruppe. Der Bildungsgrad ist nur bei der Schwerverkehrsabgabe knapp signifikant.

Auf der zustimmenden Seite überwiegen einmal die Urnengänger mit Parteisymphathien gegenüber den übrigen. Vignette und Schwerverkehrsabgabe wurden allerdings – offenbar aufgrund abweichender Parolen von Kantonalparteien – unterschiedlich gut angenommen. Stärkere Zustimmung erfuhren die Vorlagen auch mit zunehmendem Alter. Dies war bei der Vignette noch etwas ausgeprägter der Fall als bei der Schwerverkehrsabgabe. Im weitern fanden diese mit steigendem Bildungsgrad, steigendem beruflichem Status, bei Selbständigen sowie tendenziell bei Landwirten besser Anklang. Stark zustimmend war die Deutschschweiz.

Die stärkste Ablehnung erfuhren die Vorlagen in der Westschweiz und bei den 20-39jährigen. Entsprechend den Befürwortern gaben sich bei den Gegnern niedriger Bildungsgrad und niedrigere berufliche Stellung die Hand.

Quantitativ ins Gewicht fällt vor allem die stark annehmende deutsche Schweiz: gemessen an der Gesamtbevölkerung machen die Deutschsprachigen 74% aus. Selbständige, Angestellte und Beamte in höherer und mittlerer Stellung sowie Landwirte umfassen knapp 50%. Urnengänger mit Parteisympathie im Schnitt 62%.

Tabelle 7

Das Stimmverhalten nach Merkmalsgruppen und das Gewicht einzelner Merkmale bei den Entscheiden über die Autobahnvignette und die Schwerverkehrsabgabe

| Merkmal | Gruppe | Vignette | | Schwerverkehrsabgabe | |
|------------------|---|---|------------------------|---|------------------------|
| | | Gewicht des Merkmals in bezug auf den Entscheid Ja in signifi- % kant niveau | Signifikanz- niveau | Gewicht des Merkmals in bezug auf den Entscheid Ja in signifi- % kant niveau | Signifikanz- niveau |
| Geschlecht | Frauen | 56 | nein | 57 | nein |
| | Männer | 57 | | 57 | |
| Alter | 20-29jährige | 44 | ja 0.001 | 52 | ja 0.001 |
| | 40-64jährige | 57 | | 55 | |
| | 65-84jährige | 75 | | 76 | |
| Sprachgruppe | Deutsche Schweiz | 60 | ja 0.0001 | 60 | ja 0.005 |
| | Westschweiz | 33 | | 44 | |
| Stadt/Land | Stadt | 55 | nein | 60 | nein |
| | Land | 55 | | 53 | |
| Beruf | Selbständige, Angestellte und Beamte leitender Stellung | 61 | nein | 60 | nein |
| | Angestellte und Beamte mittlerer Stellung | 58 | | 66 | |
| | Angestellte und Beamte unterer Stellung | 45 | | 50 | |
| | (Landwirte) | 57 | | 52 | |
| | Arbeiter, manuell tätig | 50 | | 48 | |
| | Primärschule | 50 | nein | 45 | ja 0.1 |
| | Sek.schule | 48 | | 54 | |
| | Berufs-/Gewerbeschule | 63 | | 55 | |
| | Mittel-/Hochschule, Tech. | 67 | | 71 | |
| | CVP | 65 | ja 0.05 | 67 | ja 0.01 |
| Parteisymphathie | FDP/LPS | 58 | | 65 | |
| | SP | 54 | | 65 | |
| | SVP | 65 | | 50 | |
| | (LdU/EVP) | 80 | | 79 | |
| | (POCH) | 47 | | 68 | |
| | (Grüne/GPS) | 30 | | 70 | |
| | (NA, Rep., Vig.) | 68 | | 83 | |
| | Keine | 46 | | 41 | |
| | Stichprobe | 55 | | 58 | |
| | Effektives Abstimmungsergebnis | 53,0 | | 58,7 | |

1) Angaben zu Merkmalsgruppen, die in Klammern gesetzt sind, können nur als Tendenzen aufgefasst werden, da die geringe Anzahl der Befragten keine quantitativen Schlüsse gestattet.



Die Basis der beiden Ja-Entscheide bildeten also nicht eine neue Generation umweltbewusster Stimmbürger, die hergebrachten Werte und Institutionen mit Misstrauen begnügt. Vielmehr waren ausschlaggebend deutschschweizerische Urnengänger der älteren Generationen in mittlerer bis höherer beruflicher Position, mit höherer Bildung und Sympathien für bürgerliche Parteien.

Schliesslich noch ein Blick auf die Nicht-Urnengänger. Diese hätten beide Vorlagen abgelehnt: die Autobahnvignette mit 55% und die Schwerverkehrssteuer mit 60% Nein-Stimmen. Tendenzen, die bei den Urnengängern beobachtbar sind, tauchen auch bei den Nicht-Urnengängern wieder auf: sowohl die 20-39-jährigen als auch die quantitativ wichtige Schicht der Angestellten und Beamten unterer Stellung hätten noch stärker abgelehnt als die der gleichen Merkmalsgruppe angehörenden Urnengänger. Bei den Merkmalen Geschlecht und Siedlungsart findet man anstelle des bei den Urnengängern bestehenden Gleichgewichts jedoch stärkere Ablehnung durch Männer und in Städten Wohnenden. Auffällig ist schliesslich, dass SP-Sympathisanten, die als Urnengänger zumindest die Autobahnvignette ohne Enthusiasmus akzeptierten, die Vorlage stark annahmten, während Sympathisanten der bürgerlichen Regierungsparteien sich im allgemeinen klar dagegen ausgesprochen hätten.

3.2 Spontan gedusserte Entscheidmotive

Die Untersuchung der Motivlage der Zivildienstinitiative hat gezeigt, dass bei entsprechendem Verlauf des Abstimmungskampfes Prädispositionen für die Meinungsbildung ein grösseres Gewicht zukommen können als vorlagespezifischen Informationen. Entsprechend fragt sich jetzt natürlich auch hier: welches Gewicht kam einerseits den Informationen, andererseits den Grundeinstellungen zu?

Auf die Wissensfrage hin, was die Vorlagen beinhalteten, stellte sich erwartungsgemäss heraus, dass die Autobahnvignette wesentlich besser bekannt war als die Schwerverkehrsabgabe. Etwa 20% der Befragten stellten sich vor, es handle sich bei der Vignette um eine neue Steuer, eine solche zur Unterstützung von öffentlichen Verkehrsmitteln oder gar schlicht nur für die Ausländer. Für weitere 25% war es eine neue Steuer zur Deckung der Strassenkosten. Gut 40% aller Befragten wussten, dass es um eine neue Steuer von Fr. 30.- pro Jahr für alle Autobenutzer ging, wovon 10% explizit zwischen in- und ausländischen unterschieden.

Unter «Schwerverkehrsabgabe» verstand gut die Hälfte aller Befragten eine neue Steuer an sich, respektive eine Besteuerung des Strassenverkehrs oder des Lastwagengewerbes. 20% sahen darin eine neue Steuer zur Deckung von Schwerverkehrskosten, sprachen von Unterdeckung derselben und von Verursacherprinzip, 10% konnten noch irgend eine spezielle Angabe machen, und zwar zum Umfang, zur Befristung oder zur Verwendung der Steuer.

Tabelle 8 ist zu entnehmen, welche Gründe für die Stimmabgabe die wichtigsten waren. Bei der Schwerverkehrsabgabe war trotz massiv geführtem Abstimmungskampf der Nutzfahrzeugverbände das Kostendeckungsargument das zugkräftigste. 39% fanden, der Schwerverkehr müsse vermehrt herangezogen werden. 20% nannten die Förderung

Tabelle 8 Entscheidmotive bei den Verkehrsvorlagen

| Motiv | % der Nennungen |
|--|-----------------|
| SCHWERVERKEHRSABGABE | |
| <i>Ja-Motive</i> | |
| - Schwerverkehr soll seine Kosten decken | 39 |
| - Bin für Förderung des öffentlichen Verkehrs, für Verlagerung auf die Schiene | 20 |
| - Generelles Umweltschutzargument | 12 |
| - Bundesfinanzen müssen saniert werden | 18 |
| - Andere | 10 |
| Keine / Weiss nicht | 1 |
| <i>Nein-Motive</i> | |
| - Abgabe erhöht Teuerung | 47 |
| - Schwerverkehr deckt seine Kosten | 22 |
| - Gegen neue Steuern überhaupt | 17 |
| - Andere | 11 |
| Keine / Weiss nicht | 3 |
| AUTOBAHNVIGNETTE | |
| <i>Ja-Motive</i> | |
| - Auch Ausländer sollen bezahlen; wir bezahlen im Ausland auch | 35 |
| - Bundesfinanzen sanieren | 22 |
| - Abgabe ist vertretbar | 14 |
| - Strassenkosten sind von den Autofahrern zu bezahlen | 16 |
| - Beitrag zum Umweltschutz | 10 |
| Keine / Weiss nicht | 3 |
| <i>Nein-Motive</i> | |
| - Autobahnen sind schon bezahlt; Autofahrer zahlen schon genug | 45 |
| - Gegen neue Steuern; Abgabe nicht zweckgebunden | 24 |
| - Die Vignette schadet nur dem Tourismus | 9 |
| - Andere | 21 |
| Keine / Weiss nicht | 1 |

Tabelle 9 Meinungen zu Grundproblemen einer Schwerverkehrsabgabe

| Statement | einver- standen in % | nicht einver- standen in % | k.M. in % |
|--|----------------------------|----------------------------------|----------------|
| 1 Der Strassenverkehr erhielt durch den Ausbau der Autobahnen und Tunnels wie durch den Gotthard grosse Vorteile. Wenn es nicht ein sehr gutes Geschäft wäre, hätte sich der Strassenverkehr in den letzten Jahren nicht vervielfacht. Mit Recht werden also diese Grossverdiener zur Kasse gebeten. | I 57 II 89 III 27 | 33 9 70 | 10 2 3 |
| 2 Bund und Kantone haben in den letzten 20 Jahren für den motorisierten und insbesondere den Schwerverkehr fast 10 Mia. Fr. mehr ausgegeben als die Treibstoffzölle und die Motorfahrzeugsteuern eingebracht haben. Es ist also an der Zeit, dass wir mit dieser Schuldenwirtschaft aufhören. | I 51 II 75 III 28 | 31 15 61 | 18 10 11 |
| 3 Bundesrat und Parlament haben überzugen nachgewiesen, dass die Kosten, welche der Schwerverkehr verursacht, durch seine von ihm bezahlten Steuern und Zollaufgaben nicht voll gedeckt werden. Wer aber Kosten verursacht, soll diese auch bezahlen. | I 58 II 88 III 29 | 30 8 65 | 12 4 6 |
| 4 Der Schwerverkehr trägt durch die hohen Treibstoff-Zuschläge schon so genügend zum Strassenunterhalt bei. | I 47 II 15 III 86 | 42 80 9 | 11 5 5 |
| 5 Der Güterverkehr auf der Strasse ist schneller als derjenige per Bahn. Darum soll er nicht durch Sondersteuern behindert werden. | I 44 II 17 III 79 | 46 78 18 | 10 5 3 |
| 6 Die Schwerverkehrsabgabe muss abgelehnt werden, weil sie die Transportkosten erhöht und deshalb die Teuerung anheizt. | I 56 II 22 III 91 | 27 76 9 | 17 2 — |
| 7 Das Parlament hat nur deshalb die billigere Variante gewählt, weil es von den Schwerverkehrsverbänden und anderen Automobilinteressen schwer unter Druck gesetzt wurde. | I 27 II 29 III 27 | 38 49 45 | 35 22 28 |
| 8 Wie verwerfen diesen faulen Kompromiss, den uns das Parlament vorlegt. Richtig und gerecht ist nur eine Schwerverkehrsabgabe, deren Höhe sich nach der Zahl der gefahrenen Kilometer richtet. | I 35 II 29 III 46 | 45 60 38 | 30 11 16 |
| 9 Eine Pauschalabgabe ist darum vorzuziehen, weil sie einfach zu erheben ist und darum keine zusätzlichen Beamten braucht. | I 57 II 75 III 43 | 29 17 50 | 14 8 5 |

des öffentlichen Verkehrs als Grund, die Abgabe zu befürworten. Das diesem verwandte generelle Umweltschutzargument machte weitere 12% aus. Einer von 5 Befragten hatte zudem die Bundesfinanzen im Auge, zu deren Sanierung die Schwerverkehrsabgabe ein Beitrag wäre (18%).

Gerade anderer Meinung waren 17% der Gegner: sie fanden, der Bund solle sparen und nicht neue Steuern einziehen. 22% vertraten im Unterschied zu den Befürwortern die Ansicht, der Schwerverkehr decke seine Kosten. Am stärksten überzeugte jedoch das Teuerungsargument: nicht weniger als 47% befürchteten eine Verteuerung der durch Nutzfahrzeuge transportierten Güter und stimmten deshalb Nein.

Ganz ähnlich fielen die Argumente bei der Autobahnvignette aus. Unter den befürwortenden wurden wiederum die Sanierung der Bundesfinanzen, zudem aber noch der vertretbare Umfang der Abgabe genannt (zusammen 36%). Auch hier taucht die Ansicht auf, die Verursacher der Kosten, nämlich die Autofahrer, sollten stärker herangezogen werden (16%). Ähnlich häufig wie bei der Schwerverkehrsabgabe wurde allgemein der Umweltschutz erwähnt (16%). Am interessantesten ist allerdings das Hauptargument: jeder Dritte stimmte der Vignette zu, weil auch die Ausländer einbezogen werden (35%)! Noch stärker als bei den Befürwortern dominierte bei den Gegnern eine einzelne Auffassung: diejenigen, wonach der Autofahrer schon auf dem Wege der Treibstoffzölle für die von ihm verursachten Kosten aufkäme (45%). Etwas mehr Befragte als bei der Schwerverkehrsabgabe empfanden die Vignette als ungerechtfertigte Steuer, deren Verwendung erst noch nicht geklärt sei (24%). Überraschend wenige fürchteten, die Autobahnvignette schade unserem Tourismus und legten aus diesem Grunde ein Nein ein (9%).

Interessant ist, dass auch hier einzelne Argumente bei einzelnen Merkmalsgruppen stärkere Resonanz haben. Unter den befürwortenden Ansichten wird die Meinung, die Bundesfinanzen müssten saniert werden, bei älteren Stimmbürgern mit höherer Bildung, in höherer beruflicher Stellung und mit Sympathien zu bürgerlichen Parteien deutlich positiver aufgenommen. Ausgeprägt umweltschutzpolitisch motiviert, respektive von der Notwendigkeit überzeugt, den öffentlichen Verkehr zu fördern, ist eine ganz andere Gruppe: es sind dies jüngere Jahrgänge, in der Stadt Wohnende, Absolventen höherer Schulen und Inhaber von höheren beruflichen Positionen ohne Parteisymphathie überhaupt oder allenfalls mit Sympathie zu einer Linkspartei. In der Westschweiz waren die verneinenden Motive generell stärker ausgeprägt.

3.3 Meinungsbildung und generelle Meinungen zur Schwerverkehrsabgabe

Nach den Berechnungen der Behörden zahlt der Schwerverkehr rund 190 Mio Franken zu wenig, um die von ihm verursachten Strassenkosten zu decken. Mit dem Ja vom 26. Februar wurde die Erhebung einer Pauschale pro Fahrzeug möglich. Sie könnte jedoch im Rahmen einer koordinierten Verkehrspolitik des Bundes mittelfristig von einer leistungsabhängigen Abgabe abgelöst werden. Die Schweizerische Gesellschaft für Umweltschutz und der Verkehrsclub der Schweiz zielen mit einer bereits zustandekommenen Initiative in diese Richtung.

ten Prinzip der Pauschalabgabe könne die Durchführung einfach und kostensparend sein (Statement 8). Zur Charakterisierung der aktuellen Gengerschaft ist es allerdings auch aufschlussreich, den namhaften Teil zu berücksichtigen, der einer Abgabe, aufbauend auf der Zahl der gefahrenen Kilometer, Sympathien entgegenbringen würde. Dies ist allerdings vorsichtig zu deuten, weist doch die nicht unwesentliche Zahl der Unentschiedenen darauf hin, dass die Meinungen in diesem Punkte noch nicht abschliessend gemacht sind (Statement 9). Auf jeden Fall hat eine zukünftige Variante mit dem vor allem bei aktuellen Gegnern, aber teilweise auch bei momentanen Befürwortern der Schwerverkehrsabgabe verbreiteten Verdacht zu rechnen, bei dieser Abgabe handle es sich um eine Sondersteuer, die nur zur Sanierung der Bundeskasse eingeführt werde (Statement 10).

*aus: VDX-Analyse der eidg. Abst.
vom 26.2.84 (Forschungszentrum für
bern/Schweizerische Politik an der Uni
für praktische Sozialforschung)*

| Statement | | einver- | | nicht einver- | | k.M. | |
|--|-----|---------|------|---------------|------|------|------|
| | | standen | in % | standen | in % | in % | in % |
| 10 Die Schwerverkehrsverbände finden nicht einmal diese viel weniger weit gehende Vorlage gerechtfertigt. Sie werfen dem Bund vor, er führe durch die Hintertüre eine Sondersteuer ein, bloss um die Lächer in der Bundeskasse zu stopfen. | I | 57 | 31 | 12 | | | |
| | II | 37 | 57 | 6 | | | |
| | III | 84 | 11 | 5 | | | |

I = Total der Befragten / II = Urnengänger, welche die Initiative befürworten / III = Urnengänger, welche die Initiative ablehnen

In den kommenden Jahren wird das Volk also allenfalls erneut Gelegenheit haben, über eine Schwerverkehrsabgabe abzustimmen. Mit geschlossenen Fragen haben wir deshalb versucht, einige Aufschlüsse über die diesbezügliche Meinungsbildung zu erhalten. Im vergangenen Abstimmungskampf zentral waren die Diskussionen über die Kosten, welche der Schwerverkehr verursacht, sowie die Frage, wie weit diese durch die bisherigen Verkehrsabgaben gedeckt werden. In diesen äusserst kontrovers behandelten Punkten standen sich das befürwortende und das ablehnende Lager der aktuellen Vorlage diametral gegenüber. Für die Zustimmungenden war klar, dass durch Investitionen im Bereich der Autobahnen und der Tunnels öffentliche Vorleistungen erbracht worden waren, von denen auch der Schwerverkehr profitieren konnte (Statement 1). Den Einwand, durch die Treibstoffzölle leiste der Schwerverkehr bereits genügend Ersatz, liessen sie nicht gelten (Statement 2). Vielmehr vertrauten sie in diesem Punkte der Ansicht der Behörden, wonach die bestehende, erkleckliche Lücke die Einführung einer neuen Abgabe rechtfertige (Statement 3). Darin, sowie in zwei weiteren Einschätzungen unterschieden sich die Gegner deutlich (Statement 4 bis 6). Nebst der genügenden Kostendeckung betonten sie die Effektivität des Güterverkehrs auf der Strasse. Aus der Sicht eines übergreifenden Verkehrskonzepts betrachteten sie deshalb eine fiskalische Belastung nicht für gerechtfertigt. Weiter waren sie in stärkerem Masse mit der Vermutung einverstanden, die neue Abgabe werde die Teuerung spürbar anheizen und sei auch daher wenig sinnvoll. Die institutionelle Entscheidungsfindung im Vorfeld des Abstimmungskampfes war jedoch nicht nur durch die Kontroverse über die Kosten, sondern auch durch eine Reihe von Fragen grundsätzlicher Ausgestaltungsmöglichkeiten geprägt worden. Dies war der Bevölkerung am Abstimmungstag jedoch wenig bekannt. Auf die provokative Vorgabe, das Parlament habe in den Beratungen nur deshalb nachgegeben und die billigere Variante gewählt, weil es von den Schwerverkehrsverbänden unter Druck gesetzt worden sei, konnte rund ein Drittel aller Befragten und gut jeder vierte Urnengänger weder im zustimmenden noch im ablehnenden Sinne antworten. Auch unterschieden sich Gegner und Befürworter der aktuellen Vorlage nicht markant. Jeweils knapp die Hälfte vertraute darauf, dies sei nicht in dem Masse der Fall gewesen (Statement 7). Unterstützend mochte dabei das Argument gewesen sein, mit dem gewähl-

Sechs Jahre Seilziehen um die Strassenrechnung des Bundes

VCS
■ VON RICHARD ASCHINGER, BERN

Mehr als sechs Jahre hat das interessenpolitische Seilziehen um die Strassenrechnung gedauert. Ausgangspunkt ist das Jahr 1974: Damals zeigte die sogenannte Strassenrechnung des Bundes, die die Kosten für Bau und Unterhalt aller Strassen den spezifischen Einnahmen aus dem Motorfahrzeugverkehr gegenüberstellt, erstmals ein Defizit auf. Seit 1974 zahlt aufgrund dieser Statistik der Motorfahrzeugverkehr insgesamt seine Kosten nicht mehr. Die Defizite werden aus allgemeinen Steuergeldern bezahlt. Die innerhalb der Strassenrechnung aufgeschlüsselte Kategorienrechnung zeigt insbesondere für den Lastwagen- und Car-Verkehr massive Fehlbeträge.

Im Sinne des Verursacherprinzips entstand aus dieser Situation heraus Ende der siebziger Jahre die Forderung nach zusätzlichen, Abgabebelastungen für den Strassenverkehr. Im Vordergrund der Diskussion stand die Idee einer Autobahnvignette für den Autoverkehr und einer Schwerverkehrssteuer für Lastwagen und Cars.

Defizitär oder nicht?

Die Strassenverkehrs-Interessenverbände lehnten solche Abgabeprojekte verständlicherweise ab und begannen eine intensive und jahrelange Kampagne zur Veränderung der Strassenrechnung. Anfang 1980 schrieb der Schweizerische Strassenverkehrsverband (FRS) als Dachverband der Motorfahrzeugverbände dem damals verantwortlichen Innenminister Hans Hürlimann einen Brief und forderte eine Änderung der Grundlagen der Strassenverkehrsrechnung. Die Strassenlobby vertrat die Ansicht, in einer in ihrem Sinne berechneten Statistik wäre der Strassenverkehr nicht defizitär.

Aufgrund dieses Briefes setzte der Bundesrat am 6. April 1981 die Expertenkommission Nydegger ein. Ihr Auftrag: Ziel, Aufbau, Methode und Berechnungsgrundlagen der Strassenrechnung zu überprüfen.

Während der Arbeit der Kommission Nydegger gelangten Vorlagen für eine Autobahnvignette und eine Schwerverkehrssteuer ins Parlament. Kurz bevor der Ständerat sich in der Junisession 1982 mit der Schwerverkehrssteuer befasste, wurden durch Indiskretion gewisse Vorschläge der Kommission Nydegger publiziert: Insbesondere aufgrund einer veränderten Zurechnung von Strassenreparaturen sollte die Schwerverkehrsrechnung statt einer Unterdeckung von 350 Mio. nur noch eine solche von 150 Mio. aufweisen. Angesichts dieser Situation bestehe keine Grundlage mehr für eine Schwerverkehrssteuer, erklärten die Schwerverkehrsinteressenvertreter.

Berechnungsart à la Astag: Bis zu 120 Prozent Kostendeckung

Der Ständerat liess sich aber von dieser offenbar gezielten Indiskretion nicht beeinflussen und genehmigte die Schwerverkehrsabgabe in der bundedrätlichen Form. Im Juli publizierte darauf die Kommission Nydegger ihren Schlussbericht. Spektakulärste Empfehlungen: Die Kostenzurechnung auf verschiedene Fahrzeugkategorien sollte – anstatt statisch der Grundfläche der Fahrzeuge zu folgen – neu auf eine «dynamische Fläche», die die Geschwindigkeit mit einrechnet, abgestützt werden. Diese Methode würde den Schwerverkehr massiv entlasten. Ferner wollte die Kommission Nydegger eine Kategorie «Ausländerfahrzeuge» schaffen; Kosten von über 200 Millionen Franken wären damit keiner schweizerischen Fahrzeugkategorie zugerechnet worden. Kurz vor einer entscheidenden Sitzung der nationalrätlichen Kommission landete der Schwerverkehrsinteressenverband Astag Ende Oktober 1982 seinen zweiten Coup: In seinem Auftrag hatte das Zürcher Büro Abegglen & Partner die Vorschläge der Kommission Nydegger quantifiziert. Resultat: Der Schwerverkehr wäre auf diese Berechnungsart nicht nur nicht mehr defizitär, sondern wiese mit bis zu 120 Prozent Kostendeckung

einen Überschuss aus. Daraus folgerte die Astag, der Schwerverkehr sei heute schon überbelastet, eine Schwerverkehrssteuer sei nicht gerechtfertigt.

Auch die Nationalratskommission liess sich aber nicht unter Druck setzen und hielt an der Schwerverkehrssteuer fest. Am 26. Februar 1984 schiessen die Stimmbürger schliesslich mit deutlichen Ja-Mehrheiten die Einführung einer Pauschal-Schwerverkehrssteuer und einer Autobahnvignette gut.

Die Schwerverkehrsinteressenverbände gaben auch nach Inkraftsetzung der neuen Abgaben nicht auf. Unter anderem mit Strassenblockaden protestierten Camionneure insbesondere gegen im Ausland gegenüber Schweizer Fahrzeugen erhobene «Vergeltungsabgaben». Eine Volksinitiative auf Aufhebung der Schwerverkehrssteuer wurde am Dienstag mit 115 000 Unterschriften eingereicht (TA vom Mittwoch).

Aber auch der Interessenstreit um die Strassenrechnung ging weiter: Im Auftrag des Departementes des Innern (EDI) erarbeitete eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe unter dem Vorsitz von Otto Middendorp, Sektionschef Verkehrsstatistik im Bundesamt für Statistik, aufgrund des Berichtes Nydegger eigene Vorschläge. Der Bericht der Arbeitsgruppe ging im Juli 85 in die Vernehmlassung. Die Arbeitsgruppe übernahm viele Detailänderungsvorschläge der Kommission Nydegger, lehnte aber die zwei spektakulärsten Vorschläge, die Schaffung einer Ausländerkategorie und den Übergang von der statischen zur dynamischen Fläche bei der Kategorienzurechnung, ab. In der Vernehmlassung äusserten sich der Schweizerische Strassenverkehrsverband (FRS), der Astag, der Touring Club der Schweiz (TCS) und der Automobil Club der Schweiz (ACS) scharf negativ. FRS und Astag kommentierten, es sei dem Bund mit dem Vorschlag der Arbeitsgruppe offensichtlich darum gegangen, die bisherige Strassenrechnung möglichst unverändert zu lassen. Positi-

ver wurde die neue Strassenrechnung vom Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) bewertet: Der VCS bedauert allerdings, dass auch in der neuen Strassenrechnung die sogenannten externen bzw. die sozialen und die Umweltkosten des Strassenverkehrs unberücksichtigt bleiben sollen.

Am Mittwoch hat der Bundesrat nun die Revision der Strassenrechnung abgeschlossen und sich dabei fast vollständig auf die Vorschläge der Arbeitsgruppe gestützt. Im Sinne einer Konzession an die Strassenverbände wurde in Abweichung der Vorschläge der Arbeitsgruppe beschlossen, dass bei den Einnahmen ein Teil der Warenumsatzsteuer auf anrechenbaren Umsätzen berücksichtigt wird.

Strassenverbände wollen weiterkämpfen

Aufgrund der neuesten verfügbaren statistischen Zahlen von 1983 wird das Globaldefizit des Strassenverkehrs durch die neue Rechnungsart von 800 auf 500 Millionen reduziert. Der Fehlbetrag beim Schwerverkehr sinkt von 250 auf 200 Millionen. Dabei sind allerdings Einnahmen aus der erst seit 1985 erhobenen Vignette (ca. 150 Millionen), der Schwerverkehrssteuer (etwa 110 Millionen) und der seit Ende Februar 1986 gültigen Unterstellung der Treibstoffzollzuschläge unter die WUST (90 Millionen) nicht mitgerechnet. Berücksichtigt man diese neuen Einnahmen, so dürfte nach neuer Strassenrechnung das Globaldefizit rund 150 Millionen und dasjenige des Schwerverkehrs rund 80 Millionen betragen.

Auch nach dem Bundesratsentscheid wollen die Interessenverbände ihren Kampf um eine für sie günstigere Strassenrechnung nicht aufgeben. In einer ersten Stellungnahme erklärt der Strassenverkehrsverband (FRS) unter dem Titel «FRS geht auf Konfrontationskurs»: «Der FRS ist nicht gewillt, einer einseitigen, nach rein fiskalischen Überlegungen manipulierten Strassenrechnung zuzustimmen, und er behält sich vor, eine eigene, realistische Strassenrechnung zu veröffentlichen.»

(Kostenunterdeckung des Strassenschwerververkehrs gemäss Studie VCS/SGU, Juni 1983: 400 - 600 Mio Franken)

Das Gerangel um die Strassenrechnung

Strassenrechnung (Prozentangaben)

| Jahre | Eigenwirtschaftlichkeitsgrad insgesamt | Deckungsgrad insgesamt | Eigenwirtschaftlichkeitsgrad | | Deckungsgrad | |
|-------|--|------------------------|------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | | | Leichte Fahrzeuge | Schwere Fahrzeuge | Leichte Fahrzeuge | Schwere Fahrzeuge |
| 1969 | 120,6 | 69,0 | | | | |
| 1970 | 115,5 | 65,4 | 129,6 | 72,4 | 72,5 | 42,7 |
| 1971 | 112,8 | 63,4 | 127,4 | 69,2 | 70,9 | 40,1 |
| 1972 | 114,2 | 64,7 | 127,8 | 72,3 | 71,9 | 42,0 |
| 1973 | 107,9 | 68,8 | 120,1 | 69,1 | 76,2 | 44,6 |
| 1974 | 95,0 | 65,6 | 106,1 | 58,8 | 73,3 | 40,7 |
| 1975 | 93,7 | 68,8 | 105,8 | 54,0 | 77,8 | 39,4 |
| 1976 | 91,2 | 66,0 | 102,5 | 52,7 | 74,3 | 38,0 |
| 1977 | 92,0 | 73,0 | 103,8 | 50,7 | 82,8 | 39,6 |
| 1978 | 90,3 | 74,9 | 100,7 | 53,7 | 84,1 | 43,6 |
| 1979 | 88,1 | 73,2 | 97,7 | 53,8 | 81,6 | 43,7 |
| 1980 | 87,2 | 73,8 | 96,3 | 54,3 | 82,1 | 45,0 |
| 1981 | 83,2 | 70,5 | 86,2 | 67,2 | 72,5 | 59,1 |
| 1982 | 80,7 | 69,4 | 83,8 | 64,2 | 71,9 | 56,3 |
| 1983 | 81,2 | 71,3 | 85,0 | 63,0 | 74,0 | 58,0 |

Deckungsgrad: Die laufenden Strassenausgaben und der Zins auf den Saldi der Vorjahre werden jährlich erfasst und den anrechenbaren Einnahmen gegenübergestellt.

Eigenwirtschaftlichkeitsgrad: Hier werden die jährlichen Abschreibungen auf den Investitionen vom Anschaffungswert, der kalkulatorische Zins auf dem Restwert und den Saldi der Vorjahre sowie die effektiven Ausgaben für den Unterhalt und Betrieb als kostenwirksame Elemente berücksichtigt. Die Einnahmen sind die gleichen wie bei der Ausgabenrechnung.

Schweiz. Handels-Zeitung, 16. 1. 86

Der Strassenschwerverkehr in Zahlen, insb. im Vergleich mit der Bahn

Motorfahrzeugbestand 30.9.85

| | |
|-----------------|--------|
| Lastwagen | 43'776 |
| Sattelschlepper | 4'689 |
| Autocars | 2'431 |
| Autobusse | 3'217 |

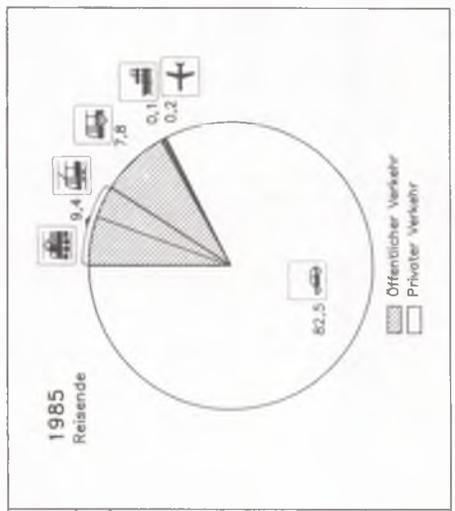
(Quelle: Entwicklung des Motorfahrzeug-bestandes in der Schweiz 1984/85, hrsg. vom Bundesamt für Statistik 1986)

Verkehrsanteile, Reisende

Geschätzte Anteile der einzelnen Verkehrsträger am Gesamtverkehrsaufkommen in der Schweiz

| Jahr | Öffentlicher Verkehr | | | | | | | | | | Privater Strassenverkehr | | Gesamt-total 100% | Mio |
|--------------------|-----------------------|------|-----------------------|------|------------|-----|-----------|-----|-------|------|--------------------------|------|-------------------|-----|
| | Schiene ¹⁾ | | Strasse ²⁾ | | Schiffahrt | | Luftfahrt | | Total | | Mio | % | | |
| | Mio | % | Mio | % | Mio | % | Mio | % | Mio | % | | | | |
| 1950 | 601 | 52,2 | 130 | 11,3 | 7,6 | 0,7 | 0,3 | 0,0 | 739 | 64,2 | 412 | 35,8 | 1151 | |
| 1955 | 635 | 39,8 | 192 | 12,0 | 9,0 | 0,6 | 1,0 | 0,1 | 837 | 52,5 | 759 | 47,5 | 1596 | |
| 1960 | 654 | 28,7 | 297 | 13,0 | 9,6 | 0,4 | 2,4 | 0,1 | 963 | 42,2 | 1313 | 57,8 | 2276 | |
| 1965 | 680 | 26,0 | 423 | 12,2 | 9,6 | 0,3 | 4,2 | 0,1 | 1117 | 32,2 | 2350 | 67,8 | 3467 | |
| 1970 | 668 | 14,3 | 464 | 9,9 | 10,7 | 0,2 | 11,52 | 0,2 | 246 | 24,6 | 3544 | 75,4 | 4696 | |
| 1975 | 680 | 11,9 | 508 | 8,9 | 9,9 | 0,2 | 10,8 | 0,2 | 1209 | 21,2 | 4506 | 78,8 | 5715 | |
| 1979 | 680 | 10,1 | 532 | 8,2 | 9,9 | 0,2 | 13,4 | 0,2 | 1206 | 19,7 | 5259 | 81,3 | 6464 | |
| 1980 | 684 | 10,2 | 549 | 8,1 | 9,8 | 0,2 | 13,4 | 0,2 | 1286 | 18,7 | 5474 | 81,3 | 6730 | |
| 1981 | 695 | 9,8 | 529 | 8,0 | 10,0 | 0,2 | 14,0 | 0,2 | 1288 | 18,2 | 5793 | 81,8 | 7081 | |
| 1982 | 696 | 9,6 | 581 | 8,0 | 10,0 | 0,2 | 14,0 | 0,2 | 1301 | 18,0 | 5931 | 82,0 | 7232 | |
| 1983 | 700 | 9,6 | 577 | 7,9 | 9,9 | 0,1 | 14,4 | 0,2 | 1301 | 17,8 | 6026 | 82,2 | 7327 | |
| 1984 | 697 | 9,4 | 589 | 7,9 | 9,4 | 0,1 | 15,0 | 0,2 | 1310 | 17,6 | 6129 | 82,4 | 7439 | |
| 1985 ³⁾ | 715 | 9,4 | 593 | 7,8 | 9,5 | 0,1 | 15,7 | 0,2 | 1333 | 17,5 | 6287 | 82,5 | 7620 | |

¹⁾ Eisenbahnen, Trambahnen, Stand- und Drahtseilbahnen
²⁾ Auto- und Trolleybusse, Reisepost, konzessionierte Automobilunternehmungen
³⁾ Provisorische Angaben

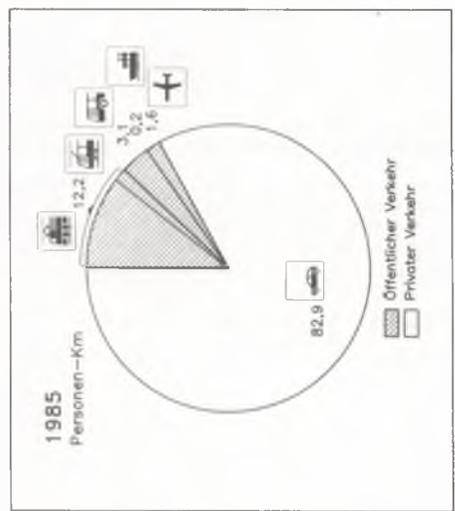


Verkehrsanteile, Personenkilometer

Geschätzte Anteile der einzelnen Verkehrsträger am Gesamtverkehrsaufkommen in der Schweiz

| Jahr | Öffentlicher Verkehr | | | | | | | | | | Privater Strassenverkehr | | Gesamt-total 100% | Mio |
|--------------------|-----------------------|------|-----------------------|-----|------------|-----|-----------|-----|-------|------|--------------------------|------|-------------------|-----|
| | Schiene ¹⁾ | | Strasse ²⁾ | | Schiffahrt | | Luftfahrt | | Total | | Mio | % | | |
| | Mio | % | Mio | % | Mio | % | Mio | % | Mio | % | | | | |
| 1950 | 7544 | 50,7 | 606 | 4,1 | 0,7 | 0,3 | 35 | 0,3 | 8295 | 55,8 | 6582 | 44,2 | 14877 | |
| 1955 | 8302 | 38,7 | 863 | 4,1 | 1,36 | 0,6 | 101 | 0,5 | 9402 | 43,9 | 12038 | 56,1 | 21440 | |
| 1960 | 9127 | 28,5 | 1256 | 3,9 | 1,54 | 0,4 | 231 | 0,7 | 10788 | 33,5 | 21312 | 66,5 | 32080 | |
| 1965 | 10154 | 21,6 | 1774 | 3,8 | 1,63 | 0,3 | 414 | 0,9 | 12505 | 26,6 | 34520 | 73,4 | 47025 | |
| 1970 | 10448 | 16,3 | 2014 | 3,1 | 1,89 | 0,2 | 808 | 1,3 | 13454 | 21,0 | 50707 | 79,0 | 64166 | |
| 1975 | 10382 | 13,9 | 2411 | 3,2 | 1,73 | 0,2 | 1103 | 1,5 | 14069 | 18,8 | 60775 | 81,2 | 74844 | |
| 1979 | 10595 | 12,5 | 2589 | 3,1 | 1,72 | 0,2 | 1358 | 1,6 | 14714 | 17,4 | 70096 | 82,6 | 84810 | |
| 1980 | 11627 | 13,1 | 2725 | 3,1 | 1,80 | 0,2 | 1340 | 1,5 | 15862 | 17,9 | 72598 | 82,1 | 88460 | |
| 1981 | 11569 | 12,6 | 2851 | 3,1 | 1,74 | 0,2 | 1386 | 1,5 | 15980 | 17,4 | 75820 | 82,6 | 91800 | |
| 1982 | 11447 | 12,3 | 2908 | 3,1 | 1,72 | 0,2 | 1389 | 1,5 | 15916 | 17,1 | 77007 | 82,9 | 92923 | |
| 1983 | 11454 | 12,1 | 2950 | 3,1 | 1,72 | 0,2 | 1403 | 1,5 | 15979 | 16,9 | 78516 | 83,1 | 94495 | |
| 1984 | 11527 | 12,0 | 2961 | 3,1 | 1,63 | 0,2 | 1503 | 1,6 | 16154 | 16,9 | 79534 | 83,1 | 95688 | |
| 1985 ³⁾ | 11872 | 12,2 | 2981 | 3,1 | 1,66 | 0,2 | 1578 | 1,6 | 16597 | 17,1 | 80655 | 82,9 | 97252 | |

¹⁾ Eisenbahnen, Trambahnen, Stand- und Drahtseilbahnen
²⁾ Auto- und Trolleybusse, Reisepost, konzessionierte Automobilunternehmungen
³⁾ Provisorische Angaben



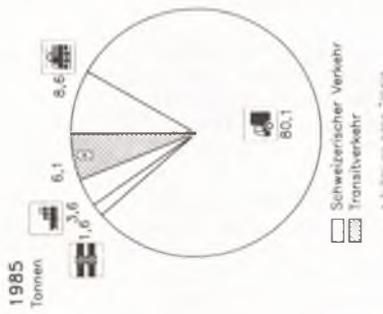
Quelle: *Vademecum "Der öffentliche Verkehr 1986"*, hrsg. vom Informationsdienst für den öffentl. Verkehr Litra

Verkehrsanteile, Tonnen

Schweizerischer Verkehr und Transit¹⁾ - Geschätzte Anteile der einzelnen Verkehrsträger am Gesamtverkehrsaufkommen in der Schweiz

| Jahr | Schweizerischer Verkehr | | | | | | | | | | Transit | | | | Luftverkehr | | Gesamt-total 100% Mio | | |
|--------------------|-------------------------|------|---------|------|----------|-----|-------------|------|-------|-----|---------|-----|---------|---|-------------|------|-----------------------|-------|-------|
| | Schiene | | Strasse | | Pipeline | | Schifffahrt | | Total | | Schiene | | Strasse | | Pipeline | | | Total | |
| | Mio | % | Mio | % | Mio | % | Mio | % | Mio | % | Mio | % | Mio | % | Mio | % | | Mio | % |
| 1950 | 16.4 | 18.0 | 66.0 | 72.7 | 6.4 | 7.0 | 88.8 | 97.7 | 2.0 | 2.3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.0 | 2.3 | 0 | 0 | 90.8 |
| 1955 | 19.2 | 15.8 | 90.3 | 73.8 | 8.0 | 6.6 | 117.5 | 96.2 | 4.5 | 3.7 | 0.1 | 0.1 | 0 | 0 | 4.6 | 3.8 | 0 | 0 | 122.1 |
| 1960 | 23.5 | 15.0 | 116.2 | 74.1 | 10.9 | 6.9 | 150.6 | 96.0 | 6.1 | 3.9 | 0.1 | 0.1 | 0 | 0 | 6.2 | 4.0 | 0 | 0 | 156.8 |
| 1965 | 29.8 | 11.9 | 197.5 | 78.7 | 13.8 | 5.5 | 242.3 | 96.6 | 8.4 | 3.3 | 0.2 | 0.1 | 0 | 0 | 8.6 | 3.4 | 0.1 | 0 | 251.0 |
| 1970 | 35.9 | 10.9 | 251.6 | 76.8 | 17.7 | 4.7 | 306.6 | 94.1 | 11.4 | 3.5 | 0.2 | 0.1 | 0 | 0 | 18.9 | 5.8 | 0.1 | 0 | 327.6 |
| 1975 | 29.4 | 10.1 | 217.6 | 77.5 | 15.6 | 4.6 | 265.0 | 94.3 | 7.9 | 2.8 | 0.4 | 0.1 | 0 | 0 | 27 | 15.8 | 0.2 | 0 | 281.0 |
| 1979 | 33.6 | 9.6 | 275.1 | 78.6 | 11.7 | 4.2 | 328.5 | 93.8 | 11.7 | 3.4 | 0.5 | 0.2 | 0 | 0 | 34.9 | 6.1 | 0.2 | 0 | 349.7 |
| 1980 | 35.3 | 9.6 | 291.5 | 79.3 | 15.1 | 4.1 | 346.8 | 94.3 | 12.4 | 3.3 | 0.6 | 0.2 | 0 | 0 | 20.8 | 5.6 | 0.2 | 0 | 367.8 |
| 1981 | 35.4 | 9.3 | 306.1 | 80.4 | 14.5 | 3.8 | 361.2 | 94.8 | 11.8 | 3.1 | 0.6 | 0.2 | 0 | 0 | 19.5 | 5.1 | 0.2 | 0 | 380.9 |
| 1982 ²⁾ | 32.4 | 8.7 | 296.8 | 80.1 | 13.2 | 3.6 | 348.3 | 93.9 | 10.4 | 2.8 | 0.7 | 0.2 | 0 | 0 | 22.5 | 6.0 | 0.2 | 0 | 371.0 |
| 1983 | 32.3 | 8.5 | 302.2 | 80.0 | 14.1 | 3.7 | 354.9 | 93.9 | 9.9 | 2.6 | 0.8 | 0.2 | 0 | 0 | 22.6 | 6.0 | 0.2 | 0 | 377.7 |
| 1984 | 32.8 | 8.6 | 304.5 | 79.6 | 14.6 | 3.8 | 358.1 | 93.6 | 11.3 | 3.0 | 1.0 | 0.2 | 0 | 0 | 24.2 | 6.3 | 0.2 | 0 | 382.5 |
| 1985 ³⁾ | 33.7 | 8.6 | 312.3 | 80.0 | 13.8 | 3.6 | 366.1 | 93.8 | 11.5 | 2.9 | 1.1 | 0.3 | 0 | 0 | 23.9 | 6.1 | 0.2 | 0 | 390.2 |

¹⁾ Schweizerischer Verkehr: Einfuhr, Ausfuhr und Binnenverkehr
²⁾ Mit Gasleitungen ab 1982
³⁾ Provisorische Angaben

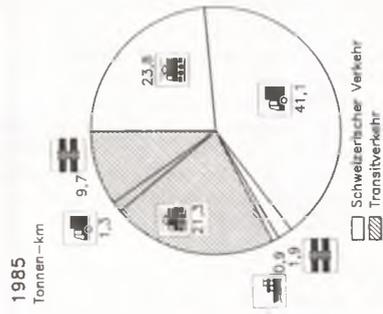


Verkehrsanteile, Tonnenkilometer

Schweizerischer Verkehr und Transit¹⁾ - Geschätzte Anteile der einzelnen Verkehrsträger am Gesamtverkehrsaufkommen in der Schweiz

| Jahr | Schweizerischer Verkehr | | | | | | | | | | Transit | | | | Luftverkehr | | Gesamt-total 100% Mio | | |
|--------------------|-------------------------|------|---------|------|----------|-----|-------------|------|-------|------|---------|-----|---------|---|-------------|------|-----------------------|-------|-------|
| | Schiene | | Strasse | | Pipeline | | Schifffahrt | | Total | | Schiene | | Strasse | | Pipeline | | | Total | |
| | Mio | % | Mio | % | Mio | % | Mio | % | Mio | % | Mio | % | Mio | % | Mio | % | | Mio | % |
| 1950 | 1642 | 51.5 | 902 | 28.3 | 57 | 1.8 | 2601 | 81.6 | 587 | 18.4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 588 | 18.4 | 0 | 0 | 3189 |
| 1955 | 2009 | 44.0 | 1214 | 26.6 | 72 | 1.6 | 3295 | 72.2 | 1266 | 27.7 | 4 | 0.1 | 0 | 0 | 1270 | 27.8 | 1 | 0 | 4568 |
| 1960 | 2579 | 42.8 | 1560 | 26.2 | 96 | 1.6 | 4255 | 70.6 | 1767 | 28.3 | 4 | 0.1 | 0 | 0 | 1771 | 29.4 | 2 | 0 | 6028 |
| 1965 | 3157 | 36.5 | 2826 | 32.8 | 133 | 1.3 | 6189 | 71.7 | 2428 | 28.1 | 21 | 0.2 | 0 | 0 | 2449 | 28.3 | 3 | 0 | 8641 |
| 1970 | 3789 | 30.1 | 4116 | 32.8 | 169 | 1.3 | 8330 | 66.2 | 3246 | 25.8 | 40 | 0.3 | 0 | 0 | 3269 | 28.6 | 8 | 0.1 | 12578 |
| 1975 | 3292 | 28.8 | 4443 | 38.6 | 132 | 1.2 | 8143 | 71.3 | 2226 | 19.5 | 68 | 0.6 | 0 | 0 | 4240 | 33.7 | 9 | 0.1 | 11421 |
| 1979 | 3984 | 27.5 | 5683 | 39.1 | 159 | 1.1 | 9975 | 68.9 | 3368 | 23.3 | 106 | 0.7 | 0 | 0 | 4493 | 31.0 | 12 | 0.1 | 14480 |
| 1980 | 4101 | 27.1 | 5915 | 39.1 | 164 | 1.1 | 10406 | 68.8 | 3698 | 24.5 | 115 | 0.8 | 0 | 0 | 4700 | 31.1 | 12 | 0.1 | 15118 |
| 1981 | 3957 | 26.1 | 6204 | 41.0 | 158 | 1.1 | 10518 | 69.5 | 3562 | 23.5 | 127 | 0.8 | 0 | 0 | 4602 | 30.4 | 12 | 0.1 | 15132 |
| 1982 ²⁾ | 3720 | 24.7 | 5995 | 39.7 | 148 | 1.0 | 10340 | 67.3 | 3153 | 20.9 | 145 | 1.0 | 0 | 0 | 4926 | 32.6 | 12 | 0.1 | 15088 |
| 1983 | 3715 | 24.4 | 6159 | 40.4 | 153 | 1.0 | 10342 | 67.3 | 3044 | 20.0 | 178 | 1.2 | 0 | 0 | 4895 | 32.1 | 12 | 0.1 | 15249 |
| 1984 | 3828 | 23.6 | 6617 | 40.3 | 153 | 0.9 | 10912 | 67.2 | 3448 | 21.2 | 198 | 1.2 | 0 | 0 | 5318 | 32.7 | 14 | 0.1 | 16244 |
| 1985 ³⁾ | 3929 | 23.8 | 6786 | 41.1 | 150 | 0.9 | 11181 | 67.7 | 3510 | 21.3 | 214 | 1.3 | 0 | 0 | 5319 | 32.2 | 15 | 0.1 | 16515 |

¹⁾ Schweizerischer Verkehr: Einfuhr, Ausfuhr und Binnenverkehr
²⁾ Mit Gasleitungen ab 1982
³⁾ Provisorische Angaben



Quelle: Vademecum "Der öffentliche Verkehr 1986" (Litra)

Keine Vorherrschaft der Schiene mehr

usb. In den Jahren 1970 bis 1979 (vor der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels) stieg das Volumen des gesamten durch die Alpen transportierten Güterverkehrs (Binnen-, Import- Export- und Transitverkehr) von 28 auf rund 50 Millionen Tonnen. Erfasst wurden die Transitachsen in Frankreich, der Schweiz und in Österreich, also vom Mont Cenis bis zum Brenner. Knapp drei Viertel dieser Zunahme entfällt auf die Strasse, deren Verkehrsvolumen sich verdreifacht hat. Der Güterverkehr auf der Schiene hat im gleichen Zeitraum lediglich um 27 Prozent zugenommen. Dadurch sank der Bahnanteil am transalpinen Güterverkehr von 80 auf unter 60 Prozent. Bemerkenswert sind die unterschiedlichen Entwicklungen in den einzelnen Ländern:

- In der Schweiz verzeichnete der Bahngüterverkehr eine Zunahme von sieben Prozent. Demgegenüber steigerte sich die Strasse um 50 Prozent. Beachtenswert, dass der Strassenanteil am gesamten Güterverkehr durch die Schweizer Alpen gegenwärtig nur acht Prozent beträgt, tendenziell aber steigend ist (1979: sieben Prozent).

- In Frankreich nahm der Schienengüterverkehr um 85 Prozent, der Strassengüterverkehr dagegen um 330 Prozent zu. Der Anteil der Schiene (modal split) sank von 68 auf 48 Prozent.

- Wie in unserem Land wurde in Österreich eine mit 28 Prozent stark unterdurchschnittliche Wachstums-

rate beim transalpinen Schienengüterverkehr festgestellt. Mit einer Zunahme von 250 Prozent verdreifachten sich demgegenüber die Strassentransporte. Logischerweise sank der Anteil der auf der Schiene transportierten Güter von 50 auf 27 Prozent.

Seit 1980 hat der gesamte transalpine Güterverkehr um eine Million Tonnen (zwei Prozent) abgenommen. Dieser Rückgang geht in allen drei Transitländern voll zu Lasten des Schienenverkehrs.

Auch im eigentlichen Transitverkehr zwischen Nord- und Südeuropa, dessen Anteil am alpenüberquerenden Verkehr zwei Drittel beträgt, ist eine Verlagerung unverkennbar: 1981 wurden noch 52 Prozent der Transitgüter auf der Schiene befördert, aber schon deren 48 auf der Strasse. Das Verhältnis der beiden Verkehrsträger Schiene/Strasse ist dabei unterschiedlich: In der Schweiz wickelte sich der Transitverkehr zu 96 Prozent mit der Bahn ab, in Frankreich zu 38 und in Österreich zu 25 Prozent. Im Ländervergleich bewältigte Österreich 1981 mit 15 Millionen Tonnen (46 Prozent) fast die Hälfte des Alpen-Transitverkehrs. Der Anteil der Schweiz erreichte 35, jener Frankreichs 19 Prozent.

Die wichtigste Nord/Süd-Güterachse im Alpenraum ist die Brennerautobahn. Dieses Attribut beanspruchte bis 1980 der Schienenweg durch die Schweiz für sich.

(Quelle: Stab GVF, Bericht 1/83)

Der Bund, 18.4.83

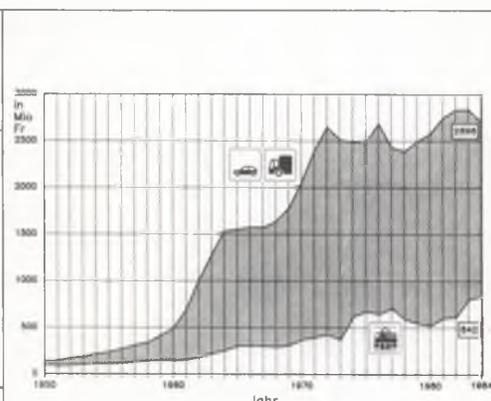
Infrastrukturinvestitionen

Investitionen für Schiene und Strasse in der Schweiz (in Mio Fr.)

| Jahr | Strasse | | | | Schiene ¹⁾ | | | Verhältnis Schiene/Strasse ⁴⁾ | Pro Kopf der Bevölkerung (in Fr.) | | Motorfahrzeugbestand 30.9. (in 1000) |
|--------------------|-------------------------|-----------------------|--------------------|--------|-----------------------|--------------|-------|--|-----------------------------------|---------|--------------------------------------|
| | Gemeinden ²⁾ | Kantone ²⁾ | Bund ³⁾ | Total | SBB | Privatbahnen | Total | | Schiene | Strasse | |
| 1950 | 60,8 | 73,2 | | 134,0 | 88,5 | 9,0 | 97,5 | 1:1,4 | 20,8 | 28,5 | 189 |
| 1955 | 92,2 | 142,1 | | 234,3 | 99,4 | 13,7 | 113,1 | 1:2,1 | 22,7 | 47,0 | 328 |
| 1960 | 182,8 | 194,4 | 113,2 | 490,4 | 128,4 | 11,0 | 139,4 | 1:3,5 | 26,0 | 91,5 | 574 |
| 1965 | 378,4 | 417,2 | 754,0 | 1549,6 | 254,6 | 45,6 | 300,2 | 1:5,0 | 50,5 | 260,7 | 1 507 |
| 1970 | 546,4 | 478,5 | 1029,0 | 2054,0 | 292,9 | 75,5 | 368,4 | 1:5,6 | 58,8 | 327,7 | 2 193 |
| 1975 | 650,8 | 644,1 | 1 189,5 | 2484,4 | 618,3 | 51,9 | 670,2 | 1:3,7 | 104,6 | 387,9 | 2 121 |
| 1979 | 596,5 | 652,6 | 1246,6 | 2495,7 | 497,2 | 47,8 | 545,0 | 1:4,6 | 85,8 | 393,0 | 2 577 |
| 1980 | 680,7 | 683,7 | 1211,4 | 2575,8 | 485,0 | 34,2 | 519,2 | 1:5,0 | 81,5 | 404,2 | 2 702 |
| 1981 | 730,3 | 693,1 | 1321,2 | 2744,6 | 538,2 | 62,2 | 600,2 | 1:4,6 | 94,0 | 429,9 | 2 877 |
| 1982 | 807,8 | 721,3 | 1304,3 | 2833,4 | 536,8 | 76,6 | 613,4 | 1:4,6 | 95,5 | 441,1 | 2 998 |
| 1983 | 803,4 | 722,4 | 1309,8 | 2835,6 | 674,6 | 127,8 | 802,4 | 1:3,5 | 124,7 | 440,5 | 3 074 |
| 1984 | 755,5 | 711,6 | 1229,2 | 2696,3 | 763,6 | 78,1 | 841,7 | 1:3,2 | 130,4 | 417,6 | 3 119 |
| 1985 ⁵⁾ | 780,0 | 720,0 | 1200,0 | 2700,0 | 817,1 | 103,3 | 920,4 | 1:2,9 | 141,8 | 416,2 | 3 222 |

¹⁾ Tatsächlich ausgegebene Investitionsmittel pro Jahr
²⁾ Neubau, Verbesserungen und Ausbau
³⁾ Neubau (Nationalstrassen)

⁴⁾ Total Schiene verglichen mit Total Strasse
⁵⁾ Provisorische Angaben (Schiene definitiv)



Quelle: Vademecum "Der öffentliche Verkehr 1986" (Litro)

753 Auswirkungen auf Preise, Konkurrenz und Verkehrsteilung

Es muss davon ausgegangen werden, dass die Fahrzeughalter die Schwerverkehrsabgabe auf die Transportpreise überwälzen werden. Entsprechend der sehr unterschiedlichen Betriebsstrukturen bezüglich eingesetzter Fahrzeuge, Standort der Unternehmung, transportierter Güter usw. lassen sich kaum allgemeingültige Durchschnittswerte pro transportierte Gewichtseinheit angeben. Wir müssen uns mit Beispielen begnügen.

Für einen Lastenzug, der in der Schweiz pro Jahr 50 000 km zurücklegt, wovon ein Viertel in Leerfahrt, würde die beschriebene Schwerverkehrsabgabe bei einem durchgehenden Transport von 15 Tonnen über eine Distanz von 100 km Mehrkosten von rund 3,60 Franken pro Tonne betragen. Die Heizöltransporte würden auf gleicher Distanz um 4,50 Franken pro Tonne verteuert, was ungefähr 0,7 Prozent des heutigen Preises ausmacht. Hochwertige Güter wären weniger betroffen. Hier würde der Anteil der Schwerverkehrsabgabe unter 1 Promille liegen.

Bei grossen Verteilunternehmungen dürfte die Schwerverkehrsabgabe 1-2 Promille des Geschäftsumsatzes erreichen. In der Bauwirtschaft, bei der die Transportkosten einen grösseren Anteil ausmachen, dürfte die Mehrbelastung höher liegen.

Der Index der Konsumentenpreise erfasst die Gütertransporte nicht separat. Einen guten Anhaltspunkt für die gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen einer Schwerverkehrsabgabe liefert hingegen die Nationale Buchhaltung der Schweiz.¹⁾ Danach betrug die Gesamtnachfrage nach Gütern und Dienstleistungen im Jahre 1976 184 Milliarden Franken. Da mit der Schwerverkehrsabgabe ein Inlandertrag von 314 Millionen Franken erzielt werden soll, beträgt die durchschnittliche Verteuerung 0,17 Prozent. Daraus kann der Schluss gezogen werden, dass die Schwerverkehrsabgabe insgesamt keine untragbare Verteuerung der Güter und Dienstleistungen nach sich ziehen würde. Man kann sich fragen, ob die Versorgung der Berggebiete oder abgelegener Ortschaften mehr betroffen würde. Merkliche Unterschiede sind jedoch insgesamt kaum zu erwarten, da:

- die beförderten Gütermengen im allgemeinen gering sind,
- alle Lastwagenkategorien von der Schwerverkehrsabgabe weniger belastet werden als die Lastwagenzüge oder Sattelschlepper, die sich für Transporte im Berggebiet weniger eignen,
- die Verteiler im allgemeinen gleiche Preise für die ganze Schweiz berechnen.

Die Mehrbelastung des Strassenschwerverkehrs würde seine Konkurrenzfähigkeit nur dort vermindern, wo ein echter Wettbewerb zwischen Schiene und Strasse besteht. Dies dürfte im wesentlichen Umfange nur für grössere Transportdistanzen, d. h. ab etwa 100 km der Fall sein. Nach der Güterverkehrserhebung 1974²⁾ wurden auf der Strasse rund 10 Millionen Tonnen über solche Distanzen transportiert. Von diesen 10 Millionen Tonnen könnte nur ein Teil von der Bahn übernommen werden, da gewisse Güter von ihrer Natur her nur auf

der Strasse transportiert werden können, zum Teil keine durchgehende Schienenverbindung besteht bzw. Anschlussgleise fehlen oder der Preisvorteil der Schiene zu klein ist. Nimmt man vorsichtigerweise an, dass ein Viertel, also rund 2,5 Millionen Tonnen, auf die Schiene übergeht, dann ist dies kaum 1 Prozent der Strassentonnage. Bei der Schiene würden allerdings diese 2,5 Millionen Tonnen¹⁾ eine gewisse Verbesserung bringen, repräsentieren sie doch eine Einnahme von ungefähr 35 Millionen Franken, das sind rund 3 Prozent der gesamten Güterverkehrseinnahmen der Balmten. Zusätzlich darf damit gerechnet werden, dass die Schwerverkehrsabgabe einen Anreiz zur Benützung des Hupackangebotes der SBB im internationalen Alpenstrassenverkehr bieten wird.

Im weitern werden die Bahnen auf dem bisherigen Wagenladungsverkehr künftige Mehreinnahmen erzielen können, weil sich gewisse Tarife an die durch die Schwerverkehrsabgabe erhöhten Preise der Strassentransporte anpassen lassen. Zuverlässige Schätzungen dieser Verbesserung sind heute noch nicht möglich. Auf der andern Seite ist bei diesen Überlegungen auch zu berücksichtigen, dass in den nächsten drei Jahren durch die Eröffnung von etwa 200 km neuer Nationalstrassen auch die Wettbewerbsfähigkeit der Strassentransporte erhöht wird.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Schwerverkehrsabgabe kaum zu merklichen Transportverlusten der Strasse führen wird. Die Schiene wird jedoch ihre Marktposition konsolidieren können. Die Vorteile des Gotthard-Strasstunnels für den Transitverkehr mit Lastwagen dürften zusammen mit den übrigen Massnahmen unserer Transitpolitik besser in Grenzen gehalten werden können.

(Botschaft des Bundesrates über eine Autobahnvignette und eine Schwerverkehrsabgabe, 16.1.80, S. 60/61)

Ertrag der SVA

Ertrag einer leistungsabhängigen SVA, gemäss Schätzung Bundesrat (Botschaft vom 16.1.80) 354 Mio Fr.

Ertrag der geltenden Pauschal-SVA, gemäss Bundesbudget 1985 158 Mio Fr.

Tatsächlich erzielter Ertrag 1985, gemäss Geschäftsbericht 1985 des Bundesrates 111,7 Mio Fr.

¹⁾ Eidg. Statistisches Amt, Beiträge zur schweizerischen Statistik, Heft 45, 1977.

²⁾ Statistische Quellenwerke der Schweiz, Heft 588, 1976.

Mehr Lastwagen trotz Schwerverkehrsabgabe

Laut Nutzfahrzeugverband haben jedoch 282 Transporteure im letzten Jahr aufgegeben

Weniger Transportunternehmen, aber mehr Fahrzeuge: Auf diese Formel lässt sich die Entwicklung des Lastwagengewerbes im ersten Jahr der Schwerverkehrsabgabe bringen. Nach den Zahlen des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes haben 1985 282 Transporteure ihren Betrieb aufgenommen, wobei aber auch andere Faktoren als die neue Abgabe mitgespielt hätten. Das Eidgenössische Finanzdepartement hegt allerdings Zweifel an diesen Zahlen und hat die Statistik auf seiner Seite, die einen Anstieg der Zahl der Nutzfahrzeuge um vier Prozent nachweist.

Die Ansichten über die Lage des Strassentransportgewerbes in der Schweiz nach einem Jahr Schwerverkehrsabgabe gehen auseinander. Während das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) von einer «Beruhigung der Lage» spricht, verbreitet der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (Astag) Zahlen, wonach im letzten Jahr 282 Unternehmer ihre Betriebe hätten schliessen müssen. Schuld daran sei neben der sonst bereits hohen Steuerbelastung, den rigorosen Vorschriften wie Nacht- und Sonntagsfahrverbot oder Gewichtsbeschränkungen – eben die neue Schwerverkehrsabgabe. Das habe zusammen mit den in vielen Staaten erhobenen Retorsionsmassnahmen dazu geführt, dass vor allem international tätige kleine Betriebe nicht mehr konkurrenzfähig seien. 282 Betriebsaufgaben wertet der Astag als «enorm hohe Zahl», in den früheren Jahren seien jeweils 30 bis 40 Geschäftsaufgaben zu verzeichnen gewesen.

Und noch eine negative Entwicklung erwähnt der Astag: Einige Grossunternehmen hätten es vorgezogen, Teile der Lastwagenflotte ins Ausland zu verlegen und Stützpunkte ausserhalb der Schweiz zu Tochtergesellschaften auszubauen.

Die vom Schweizerischen Nutz-

fahrzeugverband geschilderten Krisenszenarien widersprechen aber die Bundesbehörden. EFD-Sprecher Oswald Sigg: «Die von der Astag genannten Zahlen haben wir nie verifizieren können. Nach unseren eigenen Umfragen bei Strassenverkehrsämtern liegt die Zahl wesentlich tiefer.» Eine genaue Ziffer wollte Sigg jedoch nicht nennen, vor allem weil nach Auffassung des EFD keine direkten Zusammenhänge zwischen den festgestellten Geschäftsaufgaben und der Einführung der Schwerverkehrsabgabe festgestellt werden könnten. Die Hauptgründe seien neben einer schlechten Geschäftsführung die Strukturereinigungen wegen des beträchtlichen Kapazitätsüberhangs. In einzelnen Fällen könne die neue Abgabe das «Fass vielleicht zum Überlaufen gebracht haben», räumt Sigg ein.

Ein etwas anderes Bild als die von der Astag genannten Zahlen vermitteln auch die Statistiken. So wurden gemäss Angaben des Bundesamtes für Statistik im letzten Jahr 7829 mehr Nutzfahrzeuge als 1984 gezählt. Das ist eine Zunahme von vier

Prozent. Die Transportkapazität nahm dabei um knapp drei Prozent zu. Dies lässt den Schluss zu, dass ein Trend weg vom Einmannbetrieb zu grösseren Unternehmen eingesetzt hat.

Auch wenn nun die vorbereitende Ständerratskommission die vom Nationalrat überwiesene Motion ablehnt, die den Bund zur Rückerstattung der im Ausland zusätzlich erhobenen Abgaben verpflichten will (vgl. Frontseite), so bleibt die Lage für das Finanzdepartement delikant: Der knappe Kommissionsentscheid deutet auf einen offenen Ausgang im Ratsplenum hin. Die erste Forderung des Vorstosses – Vorkehren zur Abwendung von Retorsionsmassnahmen – könnte aber nach den intensiven Verhandlungen, wohl nur noch über eine Befreiung der ausländischen Lastwagen von der Abgabe erreicht werden, und das ist laut Verfassungstext nicht zulässig. Es sei denn, man wähle den in Absatz 5 – allerdings für andere Fälle vorgezeichneten Weg und verzichte via Gesetzgebung «ganz oder teilweise auf die Abgabe».

«Einige Jahre» kann es laut EFD-Sprecher Oswald Sigg auch dauern, bis die gesetzlichen Grundlagen für eine Rückerstattung der ausländischen Gebühren verabschiedet werden, falls die Motion tatsächlich überwiesen wird. Für Sigg würde mit dieser Rückerstattung jedoch nur eine «Eskalation» in Gang gesetzt: «Aus der Sicht des Auslands wären die Schweizer Transporteure wieder im Vorteil, wenn sie ihre Auslandsabgaben dem Bund in Rechnung stellen könnten.» Dies wäre eine Einladung an diese Staaten, ihre Gebühren zu erhöhen. «Der Bund würde dann gewissermassen im Ausland Steuern zahlen», meint Sigg.

Für das EFD hat sich die Situation heute wesentlich beruhigt. Neben einigen Ostblock-Ländern, die nicht so sehr ins Gewicht fielen, seien die spiegelbildlichen Belastungen in der BRD die höchsten. Sigg: «Selbst der Astag gibt hinter vorgehaltener Hand zu, dass die Lastwagenhalter mit der jetzigen Situation leben können.»



Die Schwerverkehrsabgabe habe zahlreiche Lastwagen stillgelegt, sagt die Astag. Das Finanzdepartement vermutet andere Gründe für die Geschäftsaufgabe von Transportunternehmern. (Bild: Robert Grogg)

Luftreinhaltekonzept des Bundesrates, vom 10.9.86, Abschnitt "Massnahmen, die der Bundesrat möglichst rasch zu verwirklichen gedenkt", Massnahme A4, Leistungsabhängige

[SVA]

Beschreibung der Massnahme

Gegenüber der heute geltenden Regelung (pauschale Schwerverkehrsabgabe) wird durch eine kosten- und leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe eine stärkere Umlagerung vom Strassen-Ferngüterverkehr auf die Schiene erreicht.

Emissionsverminderung

Gegenüber der Basis-Emissionsentwicklung können mit der Massnahme folgende zusätzlichen Emissionsverminderungen erzielt werden (Tonnen pro Jahr):

| Schadstoff | 1990 | 1995 | 2000 |
|-----------------|------|------|------|
| SO ₂ | 0 | 70 | 80 |
| NO _x | 0 | 1200 | 1200 |
| HC | 0 | 300 | 300 |

Grundlagen und Annahmen für die Berechnung

Es wird von einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe im Umfange der in der Strassenrechnung ausgewiesenen Unterdeckung des Schwerverkehrs von ca. 200 Millionen Franken ausgegangen. Nach einer groben Schätzung werden rund 15 Prozent des Transportvolumens im Fernverkehr über grössere Distanzen auf die Schiene umgelagert. Dies hat eine Verminderung der Gesamtfahrleistungen des Strassen-Nutzverkehrs von 3-4 Prozent zur Folge. Die Berechnungen gehen davon aus, dass die Massnahme ab 1995 voll wirkt.

Realisierung

Eine Aenderung der geltenden pauschalen Schwerverkehrsabgabe gemäss Artikel 17 der Uebergangsbestimmungen zur Bundesverfassung setzt eine Verfassungsänderung voraus. Ein entsprechender Vorschlag ist in der Botschaft des Bundesrates vom 20. Dezember 1982 über die Grundlagen einer koordinierten Verkehrspolitik (KVP; BBl 1983 I 941) enthalten (Art. 37 Abs. 1 Ziff. 2 Bst. c). Die Massnahme setzt voraus, dass dieser Vorschlag in der obligatorischen Abstimmung von Volk und Ständen gutgeheissen wird.

C2 Ferngüterverkehr auf die Schiene

Beschreibung der Massnahme

Gütertransporte, die in der Schweiz auf der Strasse eine Distanz von 100 km und mehr zurücklegen, wären auf der Schiene durchzuführen. Nicht davon betroffen wären Transporte mit Lieferwagen bis 3500 kg Gesamtgewicht.

Die Massnahme wirkte im Transitverkehr praktisch vollständig. Sie dürfte auch im Verkehr von und nach Randregionen recht wirksam sein. Im Binnenverkehr mit seinen verhältnismässig kurzen Distanzen zwischen den grossen Verbrauchs- und Industriezentren wirkte sich die Massnahme nur noch beschränkt aus.

Die Massnahme bewirkte eine geringere Luft- und Lärmbelastung. Die Bahnen würden von der Massnahme profitieren. Der Mehrverkehr sollte ohne grössere Investitionen abgewickelt werden können. Der Bestand an Personal, Triebfahrzeugen, Güterwagen und Umschlagsanlagen müsste vergrössert werden.

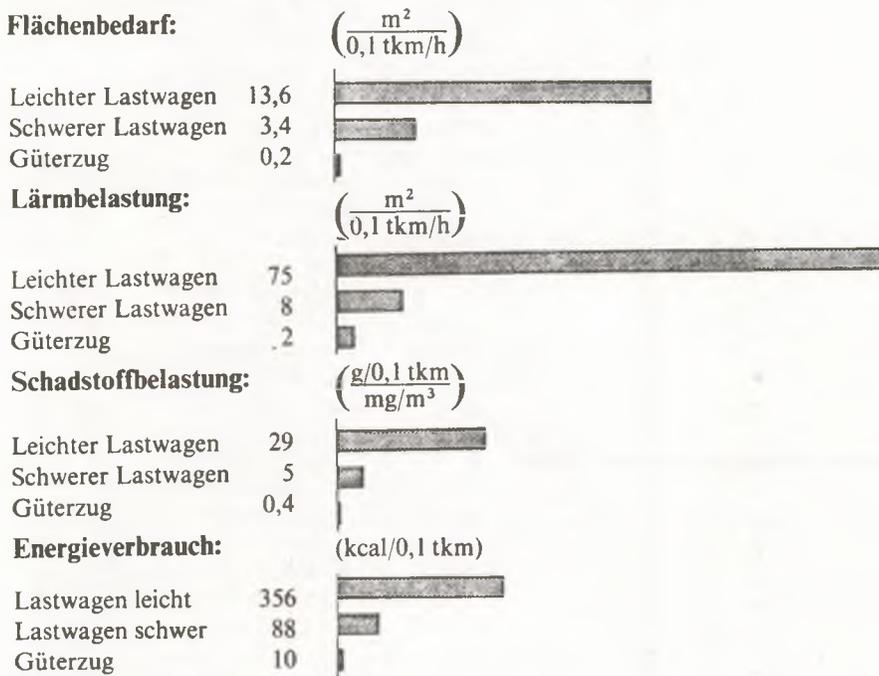
Emissionsverminderung

Gegenüber der Basis-Emissionsentwicklung könnten mit der Massnahme folgende zusätzlichen Emissionsverminderungen erzielt werden (Tonnen pro Jahr):

| Schadstoff | 1990 | 1995 | 2000 |
|-----------------|------|------|------|
| SO ₂ | 0 | 350 | 370 |
| NO _x | 0 | 5800 | 5800 |
| HC | 0 | 1400 | 1500 |

Die Umweltbelastungen durch den Strassengüterverkehr

Der Schwerverkehr belastet unsere Umwelt um ein Mehrfaches, im Vergleich zum Schienengüterverkehr. Will man die gleiche Menge Güter auf der Schiene oder Strasse transportieren, erhält man für den Fernverkehr in schweizerischen Verhältnissen die folgenden Vergleichszahlen:



Der Eisenbahner, 2.2.84

Schwerverkehrsabgabe als Beitrag zum Umweltschutz

Starke Stickoxidemissionen der Lastwagen

Zürich/Bern, 10. Febr. (ap) Die Schwerverkehrsabgabe sei im Interesse des Umweltschutzes wünschenswert, erklärte Werner Spillmann, Zentralsekretär der Schweizerischen Gesellschaft für Umweltschutz, am Donnerstag in Zürich. Der ständig zunehmende Lastwagenverkehr in der Schweiz sei eine wichtige Ursache für die Luftverschmutzung und den Lärm. Wie Hardi Gysin, Chef des Informationsdienstes im Bundesamt für Umweltschutz (BUS), gegenüber der Nachrichtenagentur AP bestätigte, haben Untersuchungen des BUS ergeben, dass die Stickstoffemissionen der Lastwagen mitverantwortlich für das Waldsterben sind.

Im Zusammenhang mit dem Waldsterben seien die Stickoxide der wichtigste Schadstoff, erklärte Gysin. Die Untersuchungen des BUS hätten gezeigt, dass diesem Schadstoff wesentlich grössere Bedeutung zukomme als dem Schwefel. Gestützt auf Daten des BUS kommt Spillmann zum Schluss, dass «der Anteil der Lastwagen an der Luftverschmutzung aus dem Verkehr sehr hoch» sei. Gysin bestätigte, dass die Lastwagen für mehr als 20 Prozent des Stickoxidausstosses verantwortlich sind, obwohl der Anteil der Lastwagen an der Gesamtfahrleistung in der Schweiz nur fünf Prozent betrage. Damit strömen also je zurückgelegten Kilometer aus einem Lastwagenauspuff viermal mehr Stickoxide als aus einem Personenauspuff.

Neue Zürcher Zeitung, 14.2.84

Abschätzung der sozialen Kosten (bezieht sich auf gesamten motorisierten Verkehr)

| | Mrd. Fr./Jahr | Rp./Fzkm |
|---------------------------|---------------|----------|
| Unfallfolgen | 1,2 - 1,7 | 3 - 5 |
| Luftverschmutzung | 2,5 - 3,3 | 6 - 9 |
| Lärm | 0,9 - 1,5 | 2,5 - 4 |
| Flächenverbrauch | 2,2 | 6 |
| Wertverminderung | | |
| Landwirtschaftsboden | 0,5 | 1,5 |
| Stauungskosten | 0,2 - 0,4 | 0,5 - 1 |
| Landschaftsstörung (hyp.) | 2,2 | 6 |
| ungedeckte Wegekosten | 0,9 | 2,5 |
| Fehlbeträge öV | 1,2 | 3 |
| (unvollständiges) Total | 12 - 14 | 31 - 38 |

Quelle: "Umwelt - Verkehr - Umkehr" Verkehrsbild des VCS, S.50

Berechnungen der Europäischen Verkehrsminister-Konferenz und der OECD beziffern die sozialen Kosten pro Jahr, verursacht durch einen leichten Lastwagen, auf Fr. 14'500 - 21'500.--; die durch Lastenzüge (ab 10t Nutzlast) verursachten sozialen Kosten pro Jahr werden auf Fr. 23'800 - 40'200.-- beziffert.

(Der Eisenbahner, 2.2.84)

Krach um die neue Abgasverordnung für Lastwagen. Der US-Abgaspapst Michael P. Walsh warnt vor der Einführung zu lascher Schadstoffnormen, und selbst die Strassenverkehrsämter werfen dem Bundesamt für Polizeiwesen eine «Vorspiegelung falscher Tatsachen» vor. Das ganze

Stinkt zum Himmel

Dabei hat alles ganz muster-gültig angefangen: In seinem Bericht vom 21.11.1984 verspricht der Bundesrat «möglichst rasch wirksame Partikel- und Abgasvorschriften für Dieselfahrzeuge zu erlassen». Er schlägt dafür explizit die bereits heute in Kalifornien gültigen, strengen US-Grenzwerte vor. Und gegenüber den allzu zahmen europäischen Bemühungen um eine Schadstoffreduktion beim Dieselmotor hält der Bundesrat unmissverständlich fest: «Die Einführung des (europäischen) ECE-Reglementes Nr. 49 dürfte zu keiner merklichen Verbesserung führen. Die heute verfügbaren Technologien erlauben wesentlich strengere Vorschriften.»

Dann beauftragt er das Bundesamt für Polizeiwesen (BAP), die Abgasvorschriften für Lastwagen auszuarbeiten.

Befriedigt wenden sich die Leute vom Bundesamt für Umweltschutz anderen drängenden Aufgaben zu. Auch die Präventivmediziner, die



Krebsförrender Dieselauch: Schrätzig, aber nach dem neuesten Stand der Technik völlig unnötig.

noch an ihrer jüngsten Tagung die alarmierende Zunahme von Lungenkrankheiten infolge Luftverschmutzung diskutierten, sind beruhigt. Und den Umweltschützern wird der Wind für drastischere Massnahmen elegant aus den Segeln genommen.

Doch es kam alles anders. Für die Sitzung des Bundesrates vom 27. August 1986 lag ein Entwurf für Dieselabgasvorschriften auf dem Pult, der mit dem ursprünglichen Auftrag überhaupt nichts mehr gemein hat:

- Das Bundesamt für Polizeiwesen (BAP) will anstatt der scharfen US-Abgasnormen plötzlich doch das europäische Prüfverfahren ECE-49 einführen.
- Für die besonders heimtückischen, krebsfördernden Partikel im Dieselauch legt das BAP keine Grenzwerte fest – aus dem einfachen Grund, weil man diese mit dem Testverfahren des ECE-Reglementes gar nicht messen kann.
- Obwohl der Bundesrat die Erfassung der karzinogenen Partikel als dringlich eingestuft hat, vertröstet das BAP auf eine allfällige spätere Erfassung der Partikel in unbekannter Zeit. Begründung: «Eine europäische Messvorschrift für Partikel besteht zurzeit nicht.»

● Die vorgeschlagenen Grenzwerte orientieren sich nicht nach dem technisch machbaren Stand der Wissenschaft, sondern entsprechen den Werten, welche die Lastwagen auf dem Markt ohnehin einhalten.

Noch entscheidender als die Grenzwerte ist im Falle der Dieselabgase die Messmethode. Nach dem ECE-Reglement werden die Abgase von Lastwagenmotoren nur im Gleichlauf mit einem stationären Test gemessen. Die amerikanischen Normen dagegen verlangen einen dynamischen Test, bei dem das tatsächliche Fahrverhalten von Lastwagen mit einem computergesteuerten Fahrzyklus möglichst wirklichkeitsnah simuliert wird.

Einfach zu täuschen

Michael P. Walsh, ehemaliger Chef des amerikanischen Abgasprogramms, zum stationären Abgastest für Dieselfahrzeuge (Entwurf BAP/EJPD): «Studien in New York und im Agglomerationsverkehr von Los Angeles haben gezeigt, dass die Hälfte einer typischen Lastwagenfahrt aus Beschleunigung und Verlangsamung besteht. Der stationäre Test misst die Abgase nur im Gleichlauf. Während der Beschleunigungsphase sind aber beispielsweise die Stickoxidemissionen am höchsten»

«Für die Motorenbauer ist es relativ einfach, den stationären ECE-Test zu täuschen. So können Motoren beim Prüfverfahren durchschlüpfen, die dann in der Realität die Grenzwerte überschreiten. Deshalb wechselten wir bereits 1972 zum dynamischen Fahrzyklus - der ja auch in der Schweiz für die Abgasprüfung bei Personewagen angewendet wird.»

«Wenn die Schweiz den ECE-Test einführt mit den sehr bescheidenen Abgasgrenzwerten, die das Bundesamt für Polizeiwesen vorschlägt, dann wird das Europa für Jahre hinaus zu niedrigen Anforderungen an die Lastwagen-Technologie und gleichzeitig zu hoher Luftverschmutzung verdammten»

Der amerikanische Abgaspapst Michael P. Walsh, ehemals Leiter des heute weltweit anerkannten amerikanischen Abgasprogramms für Autos und Trucks, hat für «bilanz» den Vorschlag des Bundesamtes für Polizeiwesen (BAP) unter die Lupe genommen. Er kommt zu einem vernichtenden Urteil: Der stationäre ECE-Test erfasst die besonders schadstoffträchtigen Phasen der Beschleunigung und der Verlangsamung einer Lastwagenfahrt überhaupt nicht. Der Test kann zudem von den Motorenherstellern leicht manipuliert und umgangen werden. Und bei einer zukünftigen Verschärfung der Grenzwerte, die das Bundesamt für Polizeiwesen in seinem Entwurf bereits angekündigt hat, liefert er keine brauchbaren Messresultate mehr.

Die Einwände gegen den Verordnungsentwurf sind so massiv, dass nicht nur die Umweltorganisationen protestieren, sondern - ein Novum in der Schweizer Politik - auch die Strassenverkehrsämter der Kantone, die sonst traditionsgemäss in gutem Einvernehmen mit dem eidgenössischen Polizeidepartement stehen. Werner Vetterli, Vorstandsmitglied des Vereines der Strassenverkehrsämter VSA: «Wir sind der Auffassung, dass das ECE-Reglement untauglich ist. Wenn wir wirklich etwas erreichen wollen in der Luftreinhaltung, müssen wir den dynamischen US-Test übernehmen.» Eine Meinung, die von den Strassenverkehrsämtern in 19 Kantonen unterstützt wird.

Auch bundesintern erhitzen sich Beamtenköpfe am zukünftig tolerierbaren Dieselausrauch. Die Frontlinie verläuft klassisch: Auf der einen Seite die «Autonarren» des Bundesamtes für Polizeiwesen, die an ihren Bürowänden mit rassistischen Rennwagen-Plakaten PS-starken Fortschrittswillen dokumentieren, und auf der anderen Seite die «Grünen»

vom Bundesamt für Umweltschutz, die um den Vollzug der unlängst in Kraft getretenen Luftreinhalteverordnung bangen.

Nicht zu Unrecht: Ein Lastwagen besitzt eine Lebensdauer von etwa 15 Jahren, was für die Luftreinhaltung bedeutet, dass vor dem Jahr 2000 nicht mit einer Abgasverminderung im Schwerverkehr gerechnet werden kann. Bereits heute geht rund ein Viertel der aus dem Verkehr stammenden Stickoxide auf das Konto des Schwerverkehrs. Und dieser Anteil wird noch grösser werden. Vorsichtige Prognosen schätzen das Wachstum des Schwerverkehrs bis ins Jahr 2000 auf rund 25 Prozent.

Weshalb exponiert sich

Polizeiwesen bildet, vorge-spürt. Der Auftrag ging an das Laboratorium für Verbrennungsmotoren, ein praxisorientiertes Institut der ETH-Zürich. Schönheitsfehler: Das Institut und seine Mitarbeiter werden zur Hälfte über Forschungsaufträge der Privatindustrie finanziert. Darunter sind Hersteller von Dieselmotoren wie VW, Dereco/Saurer und andere, deren Namen geheimgehalten werden.

Deshalb war das Institut bei der Ausarbeitung des Berichtes in der Zwickmühle, einerseits den neusten Stand der Technik zu evaluieren und andererseits die wirtschaftlichen Interessen der Lastwagenbauer zu berücksichtigen.

Dieser Zielkonflikt schlägt sich in der ETH-Studie

Rigorese Amerikaner

Abgasfahrplan für Lastwagen. Ein Vergleich Schweiz-USA¹

| | Schweizer Grenzwerte ² ab 1.10.1987 (Entwurf BAP) | | US-Grenzwerte ³ seit 1965 | | |
|-------------------------|---|---------|---|---------|---------|
| | ab 1988 | ab 1991 | ab 1968 | ab 1991 | ab 1994 |
| Stickoxide (NOx) | 11.5 | 10.7 | 6.0 | 5.0 | 5.0 |
| Partikel | keine | keine | 0.6 | 0.25 | 0.1 |
| Kohlenmonoxid (CO) | 6.3 | 15.5 | 15.5 | 15.5 | 15.5 |
| Kohlenwasserstoffe (HC) | 1.6 | 1.3 | 1.3 | 1.3 | 1.3 |

¹ Einheit: g/BHP-hr. Die Schweizer Grenzwerte wurden zum Vergleich mit den US-Werten auf Gramm pro Brake-Horsepower-Stunde umgerechnet.
² Testmethode: stationär nach ECE-49 ³ Testmethode: dynamisch mit Fahrzyklus

das Bundesamt für Polizeiwesen mit einem derart an-greifbaren Abgasentwurf? Ein wichtiger Grund dürfte im forschen Auftreten des Nutzfahrzeugverbandes ASTAG liegen, der durchblicken liess, dass er nach der Schwerverkehrsabgabe einen weiteren Alleingang Schweiz mit harten amerikanischen Abgasgrenzwerten nie tolerieren würde. Er führt dabei Kosten-nachteile ins Feld: Massnahmen zur NO_x-Verminderung kosten zwischen 500 und 1000 Franken, und für Partikel-Filter werden Preise zwischen 1500 und 4000 Franken ge-nannt.

So wurde bereits bei der Ausarbeitung der wissen-schaftlichen Studie, welche die Grundlage für den Ent-wurf des Bundesamtes für

nieder. Da werden alle gravie-renden Mängel des stationären ECE-Tests gegenüber dem dynamischen US-Testver-fahren aufgelistet. Da wird auch auf die Konzeptionslosigkeit der europäischen Bemühungen hingewiesen, die «küm-merliches Resultat einer Eini-gung auf den kleinsten ge-meinsamen Nenner» seien. Und trotzdem propagiert die Studie dann die den Lastwa-genbauern so gefällige ECE-Lösung, die niemandem weh tun will.

Dabei kommt der Schweiz bei der Regelung der Dieselabgase wie schon beim Katalysator-Auto wieder die Pionierrolle zu. Der Abgas-papst Walsh gibt zu bedenken: «Wenn ihr es nicht macht, wird es niemand in Europa machen.» Urs Kern

Perspectives de la pollution atmosphérique

B. Giovannini et A. Delfosse

Centre Universitaire d'Etude des Problèmes de l'Energie, Université de Genève

A la suite des mesures prises déjà par les pouvoirs publics pour limiter la pollution de l'air, et dans l'attente d'autres mesures qui vont sans doute être prises prochainement dans le cadre des ordonnances sur la lutte contre la pollution atmosphérique [1] il est essentiel d'essayer d'estimer quelle va être la réduction des polluants principaux à l'horizon de l'an 1990 ou 2000.

Les polluants atmosphériques principaux (SO_2 , NO_x , CO) sont liés à la consommation d'énergie. Le CUEPE étudie depuis de nombreuses années l'évolution de la consommation d'énergie et établit également des perspectives de consommation pour l'avenir [3, 4, 5]. Pour faire ce genre d'analyse, nous disposons aujourd'hui de deux types de méthodes fondamentalement différentes : les méthodes économétriques et les méthodes technico-économiques.

La méthode économétrique consiste ici à chercher à «expliquer» l'évolution d'une grandeur observée (par exemple la consommation d'essence) par celles de variables explicatives, telles que le PIB, le prix de l'essence, etc. . . Des hypothèses sur l'évolution future des variables explicatives permettent d'évaluer des perspectives de consommation d'énergie. Les avantages de cette méthode sont la transparence, la rigueur et la neutralité. On a par contre reproché à cette méthode de donner trop de poids aux évolutions passées, d'ignorer la réalité de la consommation d'énergie (désagrégée selon les utilisations et les techniques), d'être aveugle à des changements qualitatifs prévisibles (tels que les effets de saturation lorsqu'on est encore trop loin du seuil de saturation pour que la saturation soit analytiquement discernable, ou tels que les changements structurels) et d'être déterministe, c'est-à-dire d'ignorer que l'avenir dépend aussi de décisions politiques ou d'évolutions sociales qui ne sont pas nécessairement inscrites dans les évolutions passées.

La méthode technico-économique consiste à décrire la «réalité» de la consommation d'énergie dans ses termes essentiels (équipements, rendements, désagréments, mises hors service, améliorations thermiques, etc), et c'est là son avantage principal. Par contre elle souffre de graves inconvénients : cachée en général dans un programme d'ordinateur, elle manque toujours totalement de transparence, et par conséquent de rigueur, et elle souffre d'un énorme risque d'arbitraire.

On voit bien que l'idéal est de marier les deux méthodes en les faisant jouer en harmonie. C'est ce que nous tentons de faire dans notre démarche. Il s'agit alors d'analyser avec des méthodes économétriques les termes importants d'une analyse technico-

économique. Nous avons utilisé cette méthode pour analyser les évolutions passées des paramètres essentiels de la consommation d'essence [7], de diesel (trafic routier) et de la consommation de mazout [8] (chauffage des locaux). Le lecteur intéressé par les détails de l'analyse, qui est assez complexe, est prié de se référer aux publications [7] et [8].

Résumons l'essentiel:

En ce qui concerne la consommation d'essence, les facteurs essentiels de la consommation sont

- le nombre de voitures neuves par an
- le temps de vie de ces voitures
- leur rendement énergétique moyen
- le nombre de kilomètres parcourus.

Une analyse détaillée de ces facteurs sur le plan suisse [7] et international [9] montre que l'on peut faire des corrélations significatives entre le nombre de voitures neuves et le produit intérieur brut par habitant, et entre le nombre de kilomètres parcourus et le produit intérieur brut par habitant et le prix de l'essence. Le temps de vie des voitures tend à augmenter petit à petit, et, selon les constructeurs automobiles consultés, cette tendance va continuer dans le futur. Le rendement énergétique moyen enfin tend à s'améliorer, et les intentions des constructeurs sont assez bien connues à l'horizon 1995. Il faut souligner que l'amélioration du rendement est atténuée par le fait que les acheteurs portent leur choix sur des cylindrées de plus en plus grandes. Ces évolutions ont été soigneusement étudiées sur le plan suisse [7] et extrapolées dans le futur.

Une analyse analogue a été faite pour le chauffage [8], les facteurs essentiels étant

- l'indice énergétique moyen, lié à l'amélioration énergétique des bâtiments
- le nombre de logements
- la part du mazout dans le chauffage des locaux.

Une fois étudiées ces évolutions, il faut admettre des indices de pollution spécifiques : pour le chauffage, ils sont liés à la teneur en soufre du mazout, pour le trafic routier, ils sont liés à l'introduction des catalyseurs. Nous avons résumé nos hypothèses dans le tableau I.

Nos résultats principaux sont résumés dans les figures 1 et 2, qui montrent l'évolution de la pollution de SO_2 liée au chauffage des locaux et de NO_x liée au trafic routier. Deux commentaires s'imposent :

- en ce qui concerne le SO_2 , le niveau de 1960 sera bientôt retrouvé, ce qui est l'objectif officiel, et il y a donc bon espoir de contrôler la situation. A cela il faut ajouter que les résultats pour le SO_2 d'origine industrielle (que nous n'avons pas calculés) devraient être assez semblables. Il faut également souligner

que la marge d'économie d'énergie dans le bâtiment est encore très grande, comme le montre le tableau suivant. (Tab. II)

En ce qui concerne le NO_x, la situation est beaucoup plus préoccupante. L'amélioration nette liée aux voitures à essence est compensée en grande partie par le diesel. Il faut donc à tout prix trouver une solution (technique ou de politique des transports) pour le transport des marchandises. En ce qui concerne les voitures, la marge d'économie d'énergie par amélioration technique sera largement épuisée en 1995, contrairement aux bâtiments.

On peut aussi faire le commentaire que l'énergie nucléaire ne servirait pratiquement à rien pour le problème du SO₂ (il faudrait, du fait que le chauffage est un besoin qui est très inégal pendant l'année et qu'il faut donc assurer non pas une énergie mais une puissance de pointe au creux de l'hiver, environ trente centrales de la taille de Gösgen pour substituer entièrement le chauffage des locaux par l'électricité). Par contre, le nucléaire, par le biais des voitures électriques, pourrait jouer un rôle capital dans la solution de la pollution liée au transport.

SO₂: Contenu de soufre dans le mazout
 jusqu'en 1987 0,3 %
 après 1987 0,15 %

NO_{2x}: Emission de NO_x dans les voitures automobiles
 après 1987 0,62 g/km
 diesel 18 g/kwh

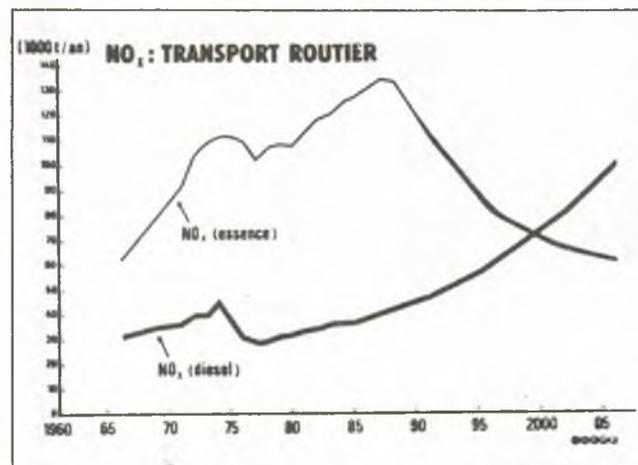
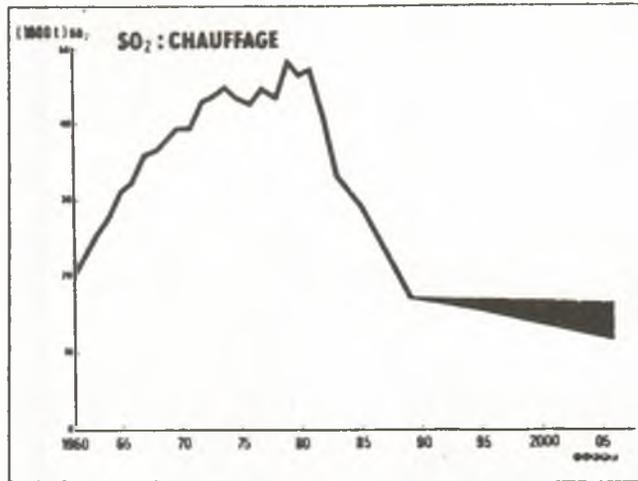
Tableau I. Hypothèses pour les émissions spécifiques.

| | |
|---|---------|
| Moyenne actuelle | ~800 |
| Bon bâtiment neuf actuel | 500-600 |
| Exigence minimale selon projet SIA 380/I | ~500 |
| Valeur limite observée pour les bâtiments rénovés | 450-500 |
| Valeur cible selon projet SIA 380/I | ~400 |
| Bâtiments-pilote | 100-200 |
| Meilleur bâtiment recensé | 15 |

Tableau II. Valeurs typiques de l'indice énergétique pour les bâtiments (chauffage et eau chaude, en MJ/M² an)

Résumé

Une nouvelle méthode d'analyse et d'extrapolation de la consommation d'énergie est utilisée pour estimer l'émission des polluants atmosphériques SO₂ et NO_x pour les vingt prochaines années. Nos résultats montrent que les émissions de SO₂ baisseront rapidement à des niveaux comparables à ceux de 1960, alors que les émissions de NO_x resteront à un niveau élevé.



Zusammenfassung

Eine neue Methode zur Analyse und zur Erarbeitung von Prognosen des Energieverbrauchs wird kurz vorgestellt und dann angewendet, um die zukünftige Luftverschmutzung durch SO₂ und NO_x abzuschätzen. Unsere Resultate zeigen, dass die Emissionen von SO₂ recht schnell auf das Niveau von 1960 absinken, dass aber die Emissionen von NO_x kaum abnehmen werden.

Abstract

We describe briefly a new method for the analysis and forecast of energy consumption and apply this method to estimate the future emissions of the atmospheric pollutants SO₂ and NO_x. Our results show that the level of SO₂ emissions will quickly go down to 1960 levels, but that the NO_x emissions remain disturbingly high for the foreseeable future.

Références

- [1] Ordonnance sur la lutte contre la pollution atmosphérique. Projet Mai 84. Département fédéral de l'intérieur.
- [2] Dépérissement des forêts et pollution de l'air. Berne, Sept. 84. Département fédéral de l'intérieur.
- [3] B. Giovannini et A. Delfosse. Influences sur la consommation d'énergie des scénarios de politique énergétique en Suisse. Publication du CUEPE no 11, Université de Genève.
- [4] B. Giovannini et al. Influences des mesures légales sur la demande d'énergie en Suisse. Publication du CUEPE no 13, Université de Genève.

Retorsionsmassnahmen des Auslandes

Es wurden die folgenden Retorsionsmassnahmen ausländischer Staaten gegen die schweizerische Schwerverkehrsabgabe festgestellt, beruhend auf den Erfahrungen schweizerischer Transportunternehmer und Informationen einheimischer Organisationen (Stand 7. Februar 1985):

Bundesrepublik Deutschland

Zur Diskussion steht eine Tagespauschale (Kraftfahrzeugsteuer) von Fr. 30.- pro Fahrzeug; bei einem Entgegenkommen der Schweiz gegenüber deutschen Fahrzeugen würde sie auf Fr. 15.- ernässigt. Die BRD wird diese Steuer in einer Verordnung veranlassen; die Beschlussfassung durch den Bundestag ist auf den 22. März angesetzt, so dass die Steuer auf den 1. April in Kraft treten würde.

Frankreich

Seit dem 1. Januar wird für Schweizer Lastwagen die sogenannte Achssteuer (taxe à l'essieu) berechnet – wobei die Ansätze offenbar willkürlich sind: Für die genau gleichen Fahrzeugkombinationen wurde am gleichen Tag eine Belastung von fFr. 7.- bis fFr. 75.- pro Fahrzeug und Tag festgelegt; es wurden aber auch schon Gebühren bis fFr. 280.- pro Tag bezahlt.

Ferner werden Leerfahrtenbewilligungen für Cars verweigert, Transportbewilligungen zum Teil nur noch einzeln und mit grosser Verzögerung ausgeliefert; es wurde auch gedroht, die Transportbewilligungen wie die Transitscheine zu kontingentieren.

Italien

Schriftlich in Aussicht gestellt (Mitteilung der italienischen Verbände) wurde die Fakturierung des «diritto fisso» (Beförderungssteuer) für Schweizer. Ansätze: Lit. 12 000.- pro Tonne und Transport bis 100 Kilometer, darüber Lit. 18 000.-. Das würde bei einem Lastwagen mit 200 Einsatztagen Fr. 48 000.- bis Fr. 72 000.- jährliche Zusatzbelastung ausmachen.

Stand Februar 1985
(Neue Zürcher Zeitung, 21.2.85)

In Ponte Tresa wird (vereinztelt) die Motorfahrzeugsteuer belastet. Ab 1. Januar 1985 werden die Dreiländerbewilligungen scharf kontrolliert. Da die Schweiz seit Jahren zu wenig solche Bewilligungen erhält, werden die entsprechenden Transporte verunmöglicht.

Schweden und Finnland

Seit dem 1. Januar 1985 werden die Schweizer neu, das heisst höher besteuert als die übrigen Ausländer.

Spanien

Den Schweizern werden seit dem 8. Januar 1985 berechnet: 1 Peseta pro 1 Kilogramm Nutzlast. Für 20 Tonnen Nutzlast müssen also 20 000 Peseten (rund Fr. 300.-) bezahlt werden. In den letzten Tagen wurde diese Taxe allerdings nur noch vereinztelt erhoben.

Deutsche Demokratische Republik

Seit dem 1. Januar 1985 wird eine Beförderungssteuer erhoben, die sich nach Distanz und Gewicht berechnet (bis DM 350.- pro Fahrt). Die DDR akzeptiert ihre eigene Willkür nicht für diese Abgaben.

Bulgarien und Tschechoslowakei

Es werden willkürliche Taxen bis zu Fr. 350.- pro Fahrt belastet – auch für Leerdurchfahrten.

Rumänien

Die Gewichtsgrenze wurde auf 28 Tonnen gesenkt; darüber wird eine Beförderungssteuer erhoben.

Jugoslawien

Die Transportbewilligungen werden auf die Hälfte der bisher erteilten beschränkt.

England

Es ist vorgesehen, eine «Schweizer Abgabe» einzuführen (Mitteilung des englischen Verbandes).

Keine Gegenmassnahmen mehr beim Schwerverkehr

Bern, 29. Okt. (SDA) Schweizerische Lastwagenfahrer brauchen ab 1. Januar 1986 für die Einreise nach Spanien keine Beförderungssteuer mehr zu bezahlen. Im Gegenzug wird der Bundesrat die Eintrittsgebühr für spanische Transporteure auf 1. November 1985 aufheben. Diese gütliche Einigung zwischen der Schweiz und Spanien im Streit um die Schwerverkehrsabgabe ist das wichtigste Ergebnis des am Dienstag abgeschlossenen Besuchs des spanischen Aussenministers in Bern.

Nach seinem Treffen mit Bundesrat Otto Stich erklärte Minister Francisco Fernandez Ordóñez vor der Presse, die Aufhebung des sogenannten canon de coincidencia stehe im Zusammenhang mit der Einführung der Mehrwertsteuer in Spanien auf Anfang 1986. Damit würden insgesamt 23 indirekte Steuern, darunter auch der canon de coincidencia, aufgehoben. Die Schweiz hatte auf die Ausdehnung des canon de coincidencia auf die schweizerischen Transporteure ab Anfang September 1985 zehn Tage später mit der Erhebung einer Eintrittsgebühr von 200 Franken auf spanischen Fahrzeugen oder Anhängern mit mehr als 3,5 t Gesamtgewicht reagiert.

Mit der Beilegung des Schwerverkehrsstreits mit Spanien sind nun die Probleme mit den direkten und näheren Nachbarn der Schweiz bereinigt. Im September war auch mit der DDR ein Kompromiss gefunden worden, so dass ab November die Schweiz von keinen Transporteuren irgendeines Staates eine über die Schwerverkehrstaxe hinausgehende Retorsionsabgabe erhebt. Nachdem auch Verhandlungen mit Rumänien und Ungarn zu einer Einigung führten, steht zurzeit bloss noch das Resultat von Gesprächen mit Bulgarien aus.

Stand Oktober 1985
(Tags-Anzeiger, 30.10.85)

Schwerverkehrsabgabe

Bundesrat Stich auf eine Frage von Neuenschwander (svp, Zürich) betr. Schwerverkehrsabgabe/Retorsionsgebühren im Ausland: Für die Rückerstattung solcher Gebühren besteht keine verfassungsmässige Grundlage. Nur zwei Länder erheben eigentliche Retorsionsabgaben.

Stand März 1986
(Neue Zürcher Zeitung, 18.3.86 – Fragestunde Nationalrat 17.3.86)

Stand Sept. 1986
(Neue Zürcher Zeitung, 10.9.86)

Annäherung bei Schwerverkehrsabgaben

Bern, 19. Sept. (sda) Bulgarien und die Schweiz haben sich auf eine Angleichung der Schwerverkehrsabgaben geeinigt. Wie das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED) am Freitag zum Abschluss des Besuchs einer bulgarischen Delegation unter der Leitung von Transportminister Wasil Zanolow mitteilte, senkten die Bulgaren ihre Abgaben so weit, dass eine «angenäherte Spiegelbildlichkeit» erreicht wurde. Die Delegation weilte diese Woche auf Einladung von EVED-Vorsteher Bundesrat Leon Schlumpf in der Schweiz, wo sie unter anderem auch mehrere Industriebetriebe besuchte.

TABEAU DES POIDS ET DIMENSIONS MAXIMUMS ADMIS POUR LES VÉHICULES ROUTIERS EN EUROPE EN 1982
TABLE SHOWING MAXIMUM SIZE AND WEIGHT PERMISSIBLE FOR ROAD VEHICLES IN EUROPE IN 1982
TABELLE DES HÖCHSTZULÄSSIGEN AUSMASS- UND GEWICHTSBEGRENZUNGEN FÜR STRASSENFAHRZEUGE IN EUROPA 1982

Mise à jour au 1. 1. 1985
 Updated at 1. 1. 1985
 Neuester Stand am 1. 1. 1985

| | YOUgoslavie (YU) | TURQUIE (TR) | URSS (SU) | FINLANDE (SF) | SUÈDE (S) | ROUMANIE (R) | POLOGNE (PL) | PORTUGAL (P) | PAYS-BAS (NL) | NORVÈGE (N) | MALTE (M) | LUXEMBOURG (L) | IRLANDE (IRL) | ITALIE (I) | HONGRIE (H) | GRÈCE (GR) | ROYAUME-UNI (GB) | FRANCE (F) | ESPAGNE (E) | DANEMARK (DK) | RÉP. DÉM. ALLEMANDE (DDR) | RÉP. FÉD. D'ALLEMAGNE (D) | CHYPRE (CY) | TCHÉCOSLOVAQUIE (CS) | SUISSE (CH) | BULGARIE (BG) | BELGIQUE (B) | ALBANIE (AL) | AUTRICHE (A) | | | | |
|--|------------------|--------------|-----------|---------------|-----------|--------------|--------------|--------------|---------------|-------------|-----------|----------------|---------------|------------|-------------|------------|------------------|------------|-------------|---------------|---------------------------|---------------------------|-------------|----------------------|-------------|---------------|--------------|--------------|--------------|-----|----|----|----|
| Hauteur/Height/Höhe m | 4 | 4 | 3,8 | 4 | • | 4 | 4 | 4 | 4 | 4,0 | 3,2 | 4 | 4,6* | 4 | 4 | 4 | 4,57 | — | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | | | |
| Largeur/Width/Breite m | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,6 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,5* | 2,5* | 2,46 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,3* | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | | | |
| Longueur/Length/Länge m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Autocar/Motorcoach/Autobus: à 2 essieux/axles/Achsen..... | 12 | 11 | 20 | 13 | 24 | 12 | 12* | 12 | 12 | 12,40 | 8,7 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 10 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | |
| à 3 essieux/axles/Achsen..... | 12 | 12 | 20 | 13 | 24 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12,40 | 9,15 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12* | 12 | 12 | 12 | 12 | 10 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | |
| Aut. art./Art. coach/Gelenkominibus | 18 | 17 | 20-24 | 18 | — | 12 | 18 | — | 18 | — | — | 18 | — | — | 18 | 18 | 18 | 18 | 15,5* | 16,5 | — | 16,5 | 16,5 | 16,5 | 16,5 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | |
| Camion/Lorry/LKW: à 2 essieux/axles/Achsen..... | 12 | 10 | 12 | 12 | 24 | 12 | 11 | 12 | 11 | 12,4 | 11 | 11 | 12 | 12 | 12 | 12 | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 | 10 | 12 | 10 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | |
| à 3 essieux/axles/Achsen..... | 12 | 12 | 12 | 12 | 24 | 12 | 11 | 12 | 11 | 12,4 | 11 | 11 | 12 | 12 | 12 | 12 | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 | 10 | 12 | 10 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | |
| Remorques/Trailers/Anhänger: à 2 essieux/axles/Achsen..... | 12 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| à 3 essieux/axles/Achsen..... | 12 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| Véh. art./Art. véh./Sattel kiz. à 3 essieux/axles/Achsen..... | 16 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| à 4 essieux/axles/Achsen..... | 16 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| à 5 essieux/axles/Achsen..... | 16 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| Train routier/Lorry with trailer/Lastzug | 18 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| Poids/Weight/Gewicht t | 10 | — | 10* | 10 | 10 | 10 | 10* | 10 | 10 | 10* | — | 13 | 10,5 | 12 | 10 | 10* | 9,15 | 13 | 13 | 13 | 10* | 10* | 11 | 10-11* | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| par essieu/axle/Achse..... | 16* | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| par essieu-tandem/double axle/ | 16* | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| Doppelachse..... | 16* | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| Autocar/Motorcoach/Autobus: à 2 essieux/axles/Achsen..... | 16 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| à 3 essieux/axles/Achsen..... | 22 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| Aut. art./Art. coach/Gelenkominibus | 38 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| Camion/Lorry/LKW: à 2 essieux/axles/Achsen..... | 16 | 18 | 18 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 18 | 18,25 | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 | |
| à 3 essieux/axles/Achsen..... | 22 | 24 | 24 | 22 | 24 | 22 | 22 | 22 | 22 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 |
| Remorques/Trailers/Anhänger: à 2 essieux/axles/Achsen..... | 16 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| à 3 essieux/axles/Achsen..... | 22 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Véh. art./Art. véh./Sattel kiz. à 3 essieux/axles/Achsen..... | 38 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| à 4 essieux/axles/Achsen..... | 38 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| à 5 essieux/axles/Achsen..... | 38 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Train routier/Lorry with trailer/Lastzug | 38 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

(a) tr. de conteneurs: 15,5 m
 (a) container transport: 15,5 m
 (a) Containerverkehr: 15,5 m

Die Höchstbreite von 2,3m in der Schweiz gilt nicht auf Hauptstrassen und in den von ihnen berührten Ortschaften. Im Rahmen einer Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes beantragt der Bundesrat die generelle Einführung der Höchstbreite 2,5m.

* Voir le chapitre du pays dans le Manuel de l'IRU
 * See Chapter of the Country concerned in IRU'S Handbook
 * Siehe den Landeskapitel im IRU-Handbuch

Aspekte des helvetischen Föderalismus (II)

Die niedlichen Jumbos mit der starken Lobby im Rücken

So massiv in den politischen Entscheidungsprozess eingeschaltet wie die Lastwagenlobby hat sich noch selten ein Interessenverband. Am Beispiel der vorgesehenen Schwerverkehrsabgabe soll nachgezeichnet werden, wie die Strassenverkehrsverbände auf Vernehmlassungsverfahren, Kommissionsarbeit und Parlament Einfluss genommen haben.

In seinem Buch «Wer regiert die Schweiz» weist Hans Tschani nach, dass die Verbände und ihre Interessenvertreter, Lobby genannt, mehr politisches Gewicht als die Bürger und die von ihnen gewählten Volksvertreter besitzen, obwohl die höchste Gewalt vom Volke ausgeht. Dies gilt auch für die Strassenlobby, die die Besteuerung des Schwerverkehrs hinterziehen wollte, dann eine beschränkte Pauschalabgabe vorschlug und zuletzt überhaupt nichts mehr bezahlen will.

Lobbyismus ist weder ungesetzlich noch ehrenrührig. Wie die Politikwissenschaftler jedoch übereinstimmend feststellen, birgt Lobbyismus die Gefahr einseitiger, tendenziöser Information der Wirtschaftvertreter zuhanden der Ver-

Zusammensetzung der GVK strassenfreundlich war»

Beide Lager – «Schienen» und «Strassen» – beklagten in der «Kommission Nydegger» untervertreten zu sein. Noch wichtiger als die Zusammensetzung der Kommission war für Tony Lüchinger, Sekretär des Informationsdienstes für den Öffentlichen Verkehr (Litfa), wer der Urheber der Studie war, aufgrund der die Experten dann ihre Empfehlungen formulierten. Es war Hans-Jörg Bertschi als Kommissionssekretär, dessen effiziente Arbeit das Gremium entscheidend beeinflusste, wie Dr. Carl Pfund, Kommissionsmitglied und Direktor des Verbandes Schweizerischer Transportunternehmen des Öffentlichen Verkehrs (VST), bestätigt. Auf Seite der «Schienen» wird die Neutralität Bertschis heute noch in Abrede gestellt, gehört doch sein Vater im jargauischen Dürrenäsch zu den grössten Nutzfahrzeughaltern in der Schweiz. Für Lüchinger wäre es zwingend gewesen, einen neutraleren Sekretär aufzusuchen. Und für Carl Pfund gilt der Grundsatz, dass eine «Kommission glaubwürdiger bleibe, wenn sie künftig weniger engagierte Sekretäre beizöge». Selbst Astag-Direktor Fischer erblickt in der Ernennung Bertschis «einen kleinen Schönheitsfehler».

Rechnung auf den Kopf gestellt

Wie von der Astag erwartet, widerlegten die Empfehlungen der «Kommission Nydegger» die bis dahin gültige Annahme, der Schwerverkehr decke seine Kosten nicht. Bereits die «Kommission Nebiker» musste das von ihr für die Schwerverkehrsabgabe zugrundegelegte Defizit von 350 Millionen infolge eines Rechenfehlers in der Bundesverwaltung auf die Hälfte korrigieren. Doch dies genügte den rührigen Interessenvertretern bei der Astag nicht. Sie liessen die Studie von Bertschi junior durch das Zürcher Ingenieurbüro Abegglen & Partner in klingende Münze umrechnen.

«Perlen der Landstrasse»

In einer ersten Studie rechneten die Zürcher Ingenieure aus, dass der Schwerverkehr seine Kosten mit 83 Millionen Franken und einem Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von 121,9 Prozent im Jahr bei weitem überdeckt. In einem zweiten Abegglen-Bericht vom 22. Dezember 1982 kamen sie nach Revision der globalen Strassenrechnung gar zum Schluss, dass Bund, Kantone und Gemeinden mit der Strasse ein Bombengeschäft machen. Die Öffentliche Hand, heisst es da, erwirtschaftet jährlich knapp eine Milliarde Franken in ihre Kassen und mache einen

Gleiche Handschrift

Auch die Vorlage zur Neuverteilung der Treibstoffzollerträge, die der Souverän im Februar anmahnt, trägt die Handschrift der Automobilverbände, so LdU-Nationalrat Franz Jäger, der kritisiert, dass der TCS bis heute seine Initiative für eine noch engere Zweckbindung (der Mittel zugunsten des Strassenbaus) nicht zurückgegeben hat. ACS und TCS bewegen den Bundesrat in Konferenzgesprächen zu einer strassenfreundlicheren Fassung der Vorlage. Für CVP-Generalsekretär Hans Peter Fagagnini wurde die Vorlage zum Exempel für «den Kniefall des Parlaments» vor der Strassenlobby. Die Fraktion, die den öffentlichen Verkehr begünstigen wollte, unterlag auf der ganzen Linie, aber auch die ursprüngliche Vorlage des Finanzdepartements, die den Grossteil der Erträge ungebunden der Bundeskasse zufließen lassen wollte.

Gewinnsatz von 39,4 Prozent. Darin steht wörtlich: «Während die Kategorie der leichten Fahrzeuge (PW) als Hauptgeschäft aufgrund ihrer dominanten Fahrzeugbestände natürlicherweise im Durchschnitt liegt, können die schweren Fahrzeuge (LKW) vollständig als Perlen, die ausländischen Fahrzeuge als Sorgenkinder und die öffentlichen Verkehrsmittel auf der Strasse als Verlustbringer dieses Geschäfts bezeichnet werden.» Und dem Strassentransport bescheinigte Abegglen & Partner nun einen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von rund 180 Prozent!

Gegen Fiskalpolitik

So schliesst Abegglen-Experte Dr. Marcel Wunderli in einer Sonderausgabe des Astag-Organ «Strassentransport»: «Weder eine Schwerverkehrsabgabe noch eine Autobahnvignette kann mit dem Verursacherprinzip (eine Richtlinie der GVK für Schiene und Strasse) begründet werden», und Dr. Arnaud (ACS) stützt folgerichtig die Nein-Parole gegen die Schwerverkehrsabgabe auf die revidierte Strassenrechnung. «Wir sind gegen rein fiskalpolitische Massnahmen des Bundes.» Einfacher drückt sich Heini Fischer aus: «Wir sind dagegen, dass das Geld für den Bund einfach auf der Strasse liegen soll.» Dass Bundesrat Leon Schlumpf die Nydegger-Empfehlungen als «subjektiv» eingestuft habe, kümmert Astag und ACS wenig. Doch auch der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) und die Schweizerische Gesellschaft für Umweltschutz (für die Strassenverkehrsverbände ebenfalls



men werden (Verzinsung, Abschreibungsmodalitäten und -dauer, Nichtabschreiben des für den Strassenbau erworbenen Terrains). Kritischer wird es für Martin Sommer vom VCS, «wenn mit den gewichtsbabhängigen Kosten (die direkt dem Schwervertransport zuzuschreibenden kausalen Strassenschäden und deren Kosten) manipuliert und der Schwerverkehr entlastet wird, ähnlich wie die Bertschi-Studie – entgegen Berechnungsmodellen im Ausland – den Mittelklasse-PW benachteiligt». Und Hans-Rudolf Nebiker doppelt nach: «Dass sich schwere Lastwagen gegenseitig überholen und den restlichen Verkehr total verremsen, das hat Bertschi junior nie gerechnet.» Carl Pfund hingegen stellt die im Auftrag der «Kommission Nydegger» vom Büro Abegglen über-

Ein wichtiger Zusammenschluss

Bereits 1978 hatte das Strassentransportgewerbe seine Aktionen gegen eine Schwerverkehrsabgabe geplant, wie das Wirtschaftsmagazin «Bilanze» ermittelte. In diesem Zusammenhang schlossen sich der Treuhänderverband des Autogewerbes (TAG) und der Verband Schweizerischer Motorlastwagenbesitzer (Aspa) zur Astag zusammen. Der gegenwärtig 5989 Mitglieder mit über 50 000 Nutzfahrzeugen zählende Verband bedeutet echte Machtkonzentration. Hinter einer solchen Vereinigung, die heute jede Art Strassentransport in der Schweiz – vom Werk- bis zum Güterfernverkehr – organisiert, stehen zwangsläufig Industrie, Gewerbe und Bauwirtschaft – eine starke politische Kraft, wie der Astag-Direktor nicht verkennt. Angesichts solcher Machtbalancen spricht der Politologe von «Machtclumpen» innerhalb der Gesellschaft.

Mitgliederbeiträge

Der VCS, der an seiner Initiative für eine leistungsgebundene und kostendeckende Schwerverkehrsabgabe festhält, unterstützt die Pauschale «mit einem lauen Ja» und wird höchstens 5000 Franken einsetzen können. Die Gewerkschaft der Eisenbahner wird, so Präsident Jean Clivaz, den Wahlkampf aus Mitgliederbeiträgen finanzieren, «was uns sehr eng Grenzen setzt».

Die Lastwagen-Jumbos (Die Astag-Werbung lässt ihre putzigen Elefanten sprechen: «Ich fahre für Sie Nutzverkehr nützt allen.») sind somit ohne weiteres in der Lage, den kommenden Wahlkampf



Ob Bauern oder Banken, Tabakpflanzler oder Transportunternehmer, alle haben ihre Lobby im Berner Bundeshaus. Archivbild

Von Bruno Schläppli

waltung und der Politiker in sich. Für die Demokratie muss dies schädlich sein, da der Lobbyismus bestimmte Sonderinteressen zu den Interessen der Allgemeinheit zu machen versucht.

Die helvetische Lobby arbeitet nach einem einfachen Muster. Verbände oder grosse-Finzelunternehmen bedienen ihnen nahestehende Volksvertreter oder Verwaltungsbeamte mit solchem Informationsmaterial, das in der Regel die von ihnen vertretenen Anliegen stützt. Doch enthalten diese Unterlagen zuhanden von Bundesrat, Verwaltung oder Parlamentskommissionen selten die «ganze Wahrheit». Die erforderliche Gegeninformation für eine ausgewogene Abwägung der Interessengegenwärt wird hinterdrückt oder untergeordnet dargestellt.

Gleich lange Spiesse?

Viel Erfahrung im Lobbying besitzt der Schweizerische Nutzfahrzeugverband Astag, der mit allen Mitteln die vom Parlament beschlossene Schwerverkehrsabgabe bekämpft, die sehr wahrscheinlich im Frühjahr 1984 vom Volk kommt. In Wirklichkeit aber kämpfen Schiene und Strasse gegeneinander um «gleich lange Spiesse», um die richtige Verkehrs-

Ausgangspunkt und Streitobjekt zugleich ist die Strassenrechnung. Während die Strassenverkehrsverbände heute behaupten, der Schwerverkehr sei kostendeckend und nur der öffentliche Verkehr stark defizitär, widerspricht die Gegenseite dieser Behauptung vehement. Die «Vertreter der Schiene», zu denen sich auch die Umweltschützer gesellen, widersprechen nicht, dass die Bahnen in den roten Zahlen fahren, erklären jedoch, dass der Strassenverkehr, insbesondere der schwere Strassentransport, aber seine Kosten ebenfalls nicht decke. Die Kommission Gesamtverkehrskonzeption (GVK) hatte seinerzeit in ihrem Bericht postuliert, dass jeder Verkehrsträger seine Kosten decken müsse, Schiene und Strasse kein Defizit aufweisen dürften.

Lob für die Lobby

Dr. Andre Arnaud, Direktor des Automobil-Clubs der Schweiz (ACS), der die Astag im Wahlkampf gegen die Schwerverkehrsabgabe unterstützen wird und auch die Autobahnvignette vehement gegen die Astagern Lob dafür aus, wie sie die Parlamentarier «recht gut und wirkungsvoll bearbeitet» hätten. Keiner der für die Strasse fechtenden Verbände leugnet denn auch, Einfluss auf Parlament und Bundesrat genommen zu haben. In SP-Nationalrat Werner Meier, SBB-Verwaltungsrat und Ex-Präsident des Eisenbahnerverbandes, selbster einmal GVK-Mitglied, gibt es keine Zweifel, «dass das Departement des Innern unter dem früheren Bundesrat Hans Hurlimann stets dem Druck der Strasse ausgesetzt und die

Lobbyisten) nehmen den Freispruch für die schweren Brummer nicht einfach hin. Im März 1983 geben sie den Schwarzen Peter an den Schwerverkehr zurück. Ihre Analyse errechnet für den Strassentransport eine jährliche Unterdeckung von 400 bis 500 Millionen Franken. Bertschi junior Studie wird dabei arg zerzaust. Namentlich «die zu einfache Art der Verteilung der Kapazitätskosten mittels der sogenannten dynamischen Fläche – so benötigt ein Personenwagen auf der Autobahn plötzlich mehr Fahrfläche als ein Sattelzugschlepper –; ebenso fragwürdig wie die von der «Kommission Nydegger» erfundene Kategorie ausländische Fahrzeuge». Da es fraglich bleibe, ob der ausländische Schwerverkehr überhaupt besteuert werden könne, weiche die Kommission automatisch vom Ziel der Kostendeckung ab.

Die vom Büro Abegglen angewandten Kriterien und Vorgehensschlüssel für die Kategorisierung und zur Revision der Strassenrechnung werden lediglich von der Strassenlobby uneingeschränkt gutgeheissen. Nationalrat Nebiker urteilt heute, dass man mit dieser Strassenrechnung «beweisen kann, was man will». Dr. Werner Latscha, SBB-Generaldirektor, und VST-Direktor Pfund sowie vom «Brückenbauer» befragte Nationalräte kritisieren, dass einige der Berechnungsgrundlagen willkürlich getroffen worden seien. Der Verdacht bleibe, dass dem Schwerverkehr aus den roten Zahlen herausgeholfen worden sei. Carl Pfund, Mitglied der «Kommission Nydegger»: «Mir wurde bewusst, dass wir an die Grenze der Möglichkeit kommen, nach Fahrzeugkategorien die Kosten aufzuschlüsseln. Eine globale Strassenrechnung, bei welcher Sie die effektiven Kosten für Schiene und Strasse aufrechnen, können Sie dagegen ohne weiteres machen.»

Zweimal Defizit

Rechnet man nun die Kosten über die letzten 20 Jahre (1962 bis 1981) aus, ergibt sich ein ganz anderes Bild. Ohne Verzinsung der Ausgabenüberschüsse kommen die SBB auf ein jährliches Defizit von 472 Millionen, der Strassenverkehr auf 478 Millionen Franken. Einige vom Büro Abegglen revidierte Punkte in der Strassenrechnung dürfen sogar berücksichtigt und damit der Standpunkt der Strassenlobby übernom-

prüfen Strassenrechnungen von Zürich, Bern und Riehen in Frage. Strassenbaukosten und Unterhalt könnten wirklich den verschiedenen Verkehrsträgern angelastet werden. Pfund geht noch einen Schritt weiter und zweifelt die Objektivität des Ingenieurbüros an. Durch die Initiative der Strassenvertreter in der «Kommission Nydegger» sei das Büro Abegglen beauftragt worden: «Ich finde es problematisch, wenn Interessengruppen private Ingenieurbüros beauftragen. Und von diesem Büro Abegglen haben wir in der Kommission keine überzeugenden Resultate bekommen.»

Eigenes Kind verstossen

Dass die vom Büro Abegglen revidierte Strassenrechnung die Schwerverkehrspauschale, einst der Astag ureigenes Kind, erbringt ist für den Schweizerischen Strassenverkehrsverband-Generalsekretär Dr. Jakob Schächli kein Bruch in der bisherigen Politik. Auch für ihn ist es «nicht mehr zweckgebunden und entspricht nicht mehr den in der GVK aufgestellten Normen. Heini Fischer bestreitet auch nicht, dass die Pauschale das Kind der Astag war: «Natürlich zahle ich lieber 150 anstatt 350 Millionen.»

So hat die Schwerverkehrs-Lobby erreicht, dass der Ständerat anfänglich die Schwerverkehrsteuer zurückwies, später die «Kommission Nebiker» auf den Astag-Vorschlag einer Pauschale einging. Die beiden CVP-Nationalräte Dr. Remigius Kaufmann und Hermann Wellauer brachten denn auch den entsprechenden Antrag ein.

«... hat Erfolg gehabt»

Das ehemalige Kommissionsmitglied Dr. Martin Bindi (SP/GR) belegt das, indem er den Antrag Kaufmann/Wellauer im Einvernehmen der Astag mit den beiden Parlamentariern geboren worden ist. Wie andere Kommissionsmitglieder auch, hat er den Druck der Strassenlobby mitempfinden: «Ich habe noch in keiner Kommission erlebt, wie ein Interessenverband sich derart intensiv in unsere Arbeit eingeschaltet hat. Wie er insistiert hat, angehört zu werden.» Und schliesslich leicht resigniert: «... und er hat ja auch Erfolg gehabt damit. Für mich war das ein großer Einmischungsversuch.»

werbetechnisch zu überrollen. Als Unternehmen des Bundes können und dürfen sich die SBB ohnehin nicht mit Werbemitteln im Wahlkampf engagieren, schon gar nicht mit ihrer defizitären Betriebsrechnung, wie Dr. Werner Latscha betont. Und auch beim VST ist kein Geld vorhanden.

Käuflich?

Erstmals durchgeführte Studien in der Schweiz bringen inwischen, dass geschickte geführte Abstimmungskampagnen durch Interessenverbände das Urteil des Stimmbürgers nachhaltiger beeinflussen, als bisher angenommen worden ist. Der Politologe Hans Peter Hertzig beschrieb im «Tagesanzeiger Magazin» anhand der Abstimmungsvorlage «Für oder wider die Aufhebung der Brotpreiserbilligung», wie das anfänglich tendenzielle Nein der Stimmbürger durch die Werbekampagne des Ja-Lagers (die Mehrheit der Parteien und Verbände) in ein Ja am Abstimmungstag umgedreht wurde.

Die SBB sehen sich – konform den Grundsätzen der Gesamtverkehrskonzeption – heute mit dem Leistungsauftrag konfrontiert. Was ihnen nicht im Auftrag der Öffentlichkeit als gemeinwirtschaftlich abgeboten (Regional- und Berufsverkehr) wird, haben sie, wie den Güterverkehr, kostendeckend zu bewältigen. Auf diesen Gegensatz – defizitäre Bahn, kostendeckender Strassenverkehr – wird der Wahlkampf um die Schwerverkehrsabgabe hinauslaufen. Nach dem Astag-Jahresbericht 1982 wollen starke Kreise den Strassentransport «zum Feindbild hochstilisieren». Es sind die Kreise, die für eine Schwerverkehrsabgabe eintreten und fordern, der Schwerverkehr habe seine sozialen Kosten selber zu bezahlen, wie Unfallkosten und Umweltverschmutzung. Gegen eine Anrechnung der sozialen Kosten wehren sich die Strassenverkehrsverbände vehement. Dr. Arnaud vom ACS konterti mit dem wohl nicht leicht widerlegbaren Argument, dass einer einer Schadenmilliarde jährlich auf Skripten durch Skriptenfülle auch keine Skifahrerabgabe erhoben wird.



Auf Imagewerbung legt der Schweizerische Nutzfahrzeugverband Astag grosses Gewicht. Die schrötigen Fahrzeuge sollen dem Personenwagenlenker als niedliche, nützliche Jumbos verkauft werden.

Selten hat sich ein Interessenverband so massiv in den politischen Entscheidungsprozess eingeschaltet wie die Lastwagenlobby. Erst wollte sie die Einführung einer Schwerverkehrsabgabe durch Zeitgewinn vereiteln, dann eine beschränkte Pauschalabgabe zahlen, schliesslich aber gar keine mehr. Wenn die so weitermachen, urteilt Hans-Rudolf Nebiker, so stehen sie bald

Im Ruch von Spezial-Lobbyisten

Mathias Blumer, Diplomingenieur ETH/SIA und Kronzeuge des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes Astag gegen die Einführung einer Schwerverkehrsabgabe, strengte sich dienstfertig an, seinen Auftraggeber zufriedenzustellen. Dabei schlichen sich in seine Rede gleich zweimal klassische Freudsche Versprecher ein.

Die Astag war unter der Regie von Präsident Hans-Rudolf Christen und Adlatus Heini Fischer im Berner Nobelhotel «Bellevue» gerade daran, in offiziösem Rahmen nachzuholen, was sie einige Tage zuvor via gezielte Indiskretion* der Öffentlichkeit schon kundgetan hatte: die Botschaft nämlich, dass der

Schwerverkehr, in scharfem Kontrast zur Statistik, die Strassenrechnung nicht mit unbezahlten 350 Millionen belaste, sondern die ihm anrechenbaren Kosten sogar um satte 22 Prozent überzahle.

Die Zunft der schweren Brummer liess sich die brisanten Zahlen vom Zürcher Beratungsbüro Abegglen und Partner errechnen. Die Rechenkünstler ihrerseits stützten sich auf die von Bundesrat a.D. Hans Hürlimann seinerzeit auf Druck der Lastwagenlobby angeforderte Überprüfung der Strassenrechnung, kurz Nydegger-Bericht genannt.

Strassenbau-Experte Blumer brachte eifrig Entlastendes zum Thema «Strassenreparaturkosten» vor, die den Lastwagen bislang fälschlicherweise zu stark angerechnet worden seien. Er berief sich indessen nicht auf die «Kommission Nydegger», sondern auf die «Kommission Bertschi» und offenbarte damit ganz im Sinne des Begründers der Psy-

* Die Indiskretion erweckte den zwingenden Verdacht, dass damit die wenige Tage danach tagenden Parlamentarier der Kommission Nebiker beeinflusst werden sollten. Die Kommission Nebiker befasst sich mit der Vorbereitung der Schwerverkehrsabgabe. Eine ähnliche Indiskretion im Juni 1982 (Inhalt: Vorausresultate einer laufenden Überprüfung der Strassenrechnung durch die Kommission Nydegger) sollte auf die Beratungen des Strassenrates abfarben.

choanalyse, Sigmund Freud, wessen Werk da im Grunde im Mittelpunkt stand.

Alfred Nydegger, Professor für Struktur- und Marktforschung an der Hochschule St. Gallen, diente in der Funktion des Kommissionspräsidenten zwar als wissenschaftlich-autoritäres Aushängeschild der Expertise, doch eigentlicher Urheber der Studie war sein Assistent Hans-Jörg Bertschi, der offiziell die bescheidene Rolle eines Kommissionssekretärs bekleidete. Nicht von ungefähr.

Denn «Kommissionssekretär» Bertschi ist ein nicht gänzlich unbelasteter Wissenschaftler. Als Erbe des gleichnamigen aargauischen Transportunternehmens, das mit einer Hundertschaft schwerer Camions zu den Grossen der Branche zählt, kann ihm ein «von daher geprägtes Interesse» (Toni Lüchinger vom Informationsdienst des öffentlichen Verkehrs Litra) nicht von vornherein abgesprochen werden.

In diesem Umstand wittern Vertreter des öffentlichen Verkehrs denn auch Mauschelei beim Vergeben der Studie und unlautere Bevorzugungen der Kategorie Schwerverkehr in der Strassenrechnung Marke Bertschi.

Toni Lüchinger spricht da etwa von einem «merkwürdigen Zufall» und der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) von «nicht lupenreinen Anlagerungsvorschlägen» zwecks einseitiger Schönung.

Diese Ansicht teilen freilich nicht alle. Zum Beispiel Hans-Rudolf Nebiker, Präsident der nationalrätlichen Kommission zur Vorberatung der Schwerverkehrsabgabe und Grosshändler in Landwirtschaftsprodukten mit eigenem Fuhrpark im basellandschaftlichen Sisach. «Es gibt in der Schweiz halt nicht viele, die so eine Expertise machen können, und der Nydegger selbst ist ja kein Verkehrsfachmann». Auch Astag-Vorsitzender Christen, Rechtsgelehrter und unermüdlicher Fechter für die Sache der Strasse, mag solche Vorwürfe nicht gern hören. Er verweist auf die Zusammensetzung der Kommission Bertschi alias Nydegger, wo «die Strasse bei den demokratischen Entscheidungen hoffnungslos in der Minderheit war». Von zwölf Mitgliedern, legt sich Christen die Rech-

Rot und röter

Die schweizerische Strassenrechnung ist eine Zusammenfassung aller entsprechenden Rechnungen der Kantone und Gemeinden. Enthalten sind nur kapitalisierte Kosten aus Strassenbauten, Erneuerungen oder Reparaturen. Sie ist folglich eine reine Wegekostenrechnung. Die Kosten werden auf Fahrzeugkategorien aufgeteilt, damit die Eigenwirtschaftlichkeit nachgeprüft werden kann. Bis 1974 blieben die Zahlen schwarz. Danach glitt insbesondere die Kategorie der schweren Lastwagen mehr und mehr in die roten Zahlen. Angesichts einer leeren Bundeskasse und in Übereinstimmung mit der Gesamtverkehrskonzeption sollte der Schwerverkehr deshalb eine Abgabe zur Deckung des Defizites leisten. Die Strassenrechnung wurde von der Kommission Nydegger überprüft.

nung zurecht, hätten lediglich drei die Interessen der Strasse vertreten, zwei diejenigen der SBB, einer die der Kantone, die restlichen Beteiligten seien Vertreter der Bundesämter und der Wissenschaft gewesen.

Das Argument Nebiker lässt Litra-Sprecher Lüchinger jedoch nicht gelten. Entscheidend, so sein Einwand, sei doch die Frage, warum unter den wenigen Wissenschaftlern nicht ein neutralerer als ausgerechnet der Sohn eines Lastwagentransporteurs beigezogen worden ist?

Die Schweizerische Gesellschaft für Umweltschutz klagte ihrerseits in einem Brief vom 28. April 1981, adressiert an Bundesrat Hans

Hürlimann, die «sehr einseitig zusammengesetzte Kommission» an: Kein namhafter Delegierter des Umweltschutzes befinde sich im Gremium, dafür aber fünf Vertreter des Strassenverkehrs oder des Strassenbaus. «Die Arbeitsergebnisse dieser Kommission», schrieben die Umweltschützer erbost, «wurden damit durch Sie, Herr Bundesrat, weitgehend vorprogrammiert.»

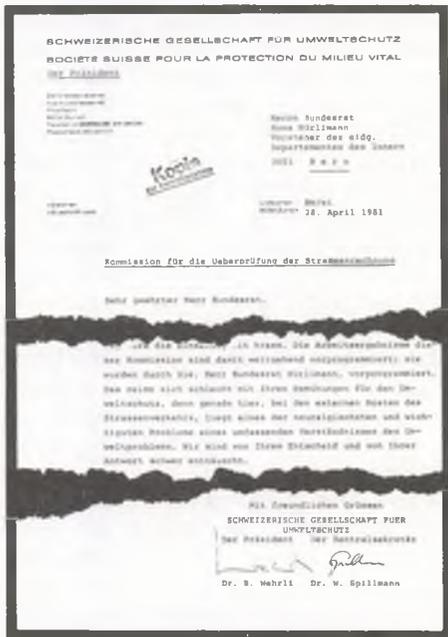
Die Geschichte der Schwerverkehrsabgabe, die sich bisher vor allem auf parlamentarischer Ebene abspielte, ist mit Lobbyismus reichlich durchzogen. Die Herrscher über die Ungetüme der Landstrassen bedienen sich dabei der Politiker, als wär's ein Marionettentheater.

Die Aktionen plant die Lobby «lumineux», wie die welsche «Tribune le matin» den schwergewichtigen Club einst nannte, generalstabsmässig voraus. Als Ende 1978 die Idee einer Schwerverkehrsabgabe in der Luft hing, konnte ein Waadtländer Transporteur in einer Radiosendung seinen Mund nicht halten und platzte mit der Bemerkung heraus: «Nous avons déjà un plan d'action!»

Die Interessenverbände beeilten sich in der Folge, sich von ihrem geschwätzigen Mitglied zu distanzieren. Was aber nichts am vorhandenen Plan änderte. Die Losung hiess: Sammlung der Kräfte mit anschließender Obstruktion.

Die erste Phase ging im Januar des Jahres 1979 über die Bühne. Aus dem Treuhandverband des Autogewerbes TAG, einer Vereinigung der gewerbmässigen Transportfirmen mit 3100 Mitgliedern und 15000 Lastwagen, und dem Verband Schweizerischer Motorlastwagen-Besitzer Aspa, 3500 Mitglied-Firmen mit 27600 Nutzfahrzeugen für werksinterne Transporte, entstand der Schweizerische Nutzfahrzeug-Verband Astag. Heute sind darin rund 6000 Unternehmen vereint, die etwa 50000 Lkw halten.

Phase zwei lief an, nachdem der Bundesrat am 16. Januar 1980 die von den eidgenössischen Räten 1978 verlangten Verfassungsgrundlagen zur Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe vorlegte. Dieser Vorschlag nehme zwar ein Teilproblem aus der Gesamtverkehrskonzeption GVK voraus, so die hohen Magistraten, liege



Protest der Umweltschützer: Kommission Nydegger war einseitig.



Schwere Brummer im Konvoi auf der Autobahn in der Nähe von Bern. Lange Lastwagenkolonnen verursachen die gefürchteten Spurrillen. Sie behindern auch den flüssigen Verkehr, was viele PW-Fahrer täglich erleben.

inhaltlich aber weitgehend auf deren Linie.

Die Astag ging mit «unermüdlichem, hartem Einsatz» an die Arbeit und unterhielt intensive «Kontakte mit fast allen Ständeräten» (Heini Fischer in einem Verbandsrückblick).

Die intensiven Kontakte zeigten Erfolg. Unter Führung des Waadtländer Freisinnigen Edouard Debétaz verlangten unter anderem der Solothurner Max Affolter (FDP), Hans Letsch (FDP), Paul Bürgi (FDP), Jost Dillier (CVP) und Hans Meier (CVP) Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat. Begründung: die Abgabe sei im Rahmen der GVK zu behandeln. Der Ständerat stellte sich knapp hinter diesen Antrag und blockierte damit die Vorlage.

Die Freude währte freilich nicht sehr lange. Denn mit «juristischen Tricks» (Astag-Kommentar) hoben die wankelmütigen Ständeräte ihren Entscheid im Dezember 1980 wieder auf. Die Vorlage wurde damit dem Nationalrat weitergereicht. Für die Astag entstand eine grundlegend

neue Ausgangssituation. Keine indessen, die noch zu überzogenen Hoffnungen Anlass gegeben hätte.

Der Nationalrat, loteten die Schwerverkehrsstrategen das Umfeld aus, sei sowieso mehr «links» orientiert als der Ständerat, die Parteien für eine vorgezogene Abgabe und der Gewerbeverband könnte «höchstens Gewehr bei Fuss machen». Fazit: keine Chance, weder im Nationalrat noch bei einer Volksabstimmung.

Die Astag-Vorsitzenden entschieden sich daraufhin zu Beginn des Jahres 1981, eine reduzierte Alternativlösung als «kleineres Übel» in Erwägung zu ziehen. In Gesprächen mit «verschiedenen Politikern» schälte sich bald einmal heraus, dass «gewisse CVP-Nationalräte einer Alternativlösung nicht abgeneigt» waren. Ganz und gar nicht.

Wenige Monate später schon nahm der Zentralvorstand der Astag die frohe Botschaft entgegen, dass «sich eine Nebiker-Variante anbahnen würde» (Pauschal-Abgabe, die etwa 150 bis 200 Millionen in die Bundeskasse gebracht hätte; die

Red.). Kommentar Nebiker, der selbst auch Astag-Mitglied ist: «Wir haben gefunden, dass wir nicht mit allzugroblem Geschütz dreinfahren können, die Abgaben hätten pro Lastwagen ja rund 30000 Franken ausgemacht.»

Mittlerweile hatte die «Kommission Nydegger» sich hinter die Strassenrechnung gemacht und den zweihundert Seiten starken Bericht abgeliefert, von dem Hans-Rudolf Christen schon vor Erscheinen gehäht hatte, «dass die Ergebnisse vom Bekannten stark abweichen könnten».

Obwohl das Resultat – der Schwerverkehr zahlt mehr, als er Kosten verursacht – von der Öffentlichkeit im Gegensatz zu den Hauskommentatoren in den diversen Lobby-Journalien betont reserviert aufgenommen worden ist, freut sich Heini Fischer auch Wochen nach der Bekanntgabe noch über den gelungenen Streich: «Es wird jetzt niemandem mehr gelingen, uns eine Unterdeckung anzuhängen.»

Die Lobby entschloss sich daraufhin, ihr eigenes Kind, die pau-

schale Abgabe, mit dem Bade auszu-schütten und nun grundsätzlich gegen jegliche Sonderbelastungen zu kämpfen (Beschluss der Astag-Delegierten vom 30. Juni 1982).

Die «wirklich objektiven» Abegglen-Zahlen (Christen) der vorläufig rein subjektiven «Nydegger»-Empfehlungen (Bundesrat Leon Schlumpf: «Das muss erst noch überprüft werden») sind freilich selbst für die Astag nicht nur eitel Freud und Sonnenschein.

Der Schwerverkehr wird einstweilen zwar «freigesprochen», aber insgesamt steht der Strassenverkehr noch immer mit 350 Millionen in der Kreide, wovon etwa 220 Millionen auf die neugeschaffene Kategorie ausländischer Fahrzeuge entfallen.

Auffallend kühl waren denn auch die Reaktionen des mächtigen Touring-Clubs der Schweiz (TCS) und des kleineren, aber feineren Automobil-Clubs (ACS). In deren Reihen erhob sich ein weitherum hörbares Murren und Grollen. Befürchtet wird in diesem Flügel der schweizerischen Autolobby, dass nun der Pw-Fahrer zur Kasse gebeten wird. Die Interessenvertreter drohen sich mithin zu spalten. Parallel zur Schwerverkehrsabgabe läuft ja auch noch die Forderung nach einer Autobahnvignette.

Im Lager der schweren Brummer wurde die Gefahr allerdings erkannt. Hans-Rudolf Christen: «Wir wollten nie, dass der Pw die jetzt bestehende Unterdeckung zahlen soll.»

Um die einflussreichen Verbündeten TCS und ACS für den kommenden Abstimmungskampf nicht zu verlieren, heckte die Astag eine weitere Strategie aus. Sie will nun «beweisen», dass es in der Strassenrechnung überhaupt kein Defizit gibt. Eine entsprechende Studie wurde von Experte Mathias Blumer bereits ausgetüftelt. Die 50000 Franken teure Untersuchung liegt seit 20. Dezember letzten Jahres beim Departement des Innern. Heini Fischer freut sich: «Die Sache sieht für uns schon sehr viel besser aus.»

Was aus dem Defizit nicht rauszukriegen ist, das soll ähnlich wie bei den SBB als gemeinwirtschaftliche Leistung ausgewiesen werden, deren Bezahlung der Öffentlichkeit überlassen werden soll. Heini Fischer: «Eine solche Studie ist auch schon in Bearbeitung.»

Diese emsige Betriebsamkeit ist allerdings selbst Hans-Rudolf Nebiker suspekt: «Wenn die so weitermachen, kommen die dann tatsächlich in den Ruch von Spezial-Lobbyisten.» Eine Gefahr drohe von solchen Expertisen zwar kaum, gibt sich Nebiker überzeugt, höchstens, wenn die Ergebnisse kurz vor der Abstimmung zur Stimmungsmache verwendet würden.

Auf diese Abstimmung, die frühestens Anfang des nächsten Jahres, spätestens Ende 1985 über die Bühne gehen wird, bereitet man sich im Lager der schweren Brummer intensiv vor. Vors Volk gelangen mit grösster Wahrscheinlichkeit eine pauschale und eine leistungsabhängige Variante der Schwerverkehrsabgabe. Denn der VCS hat vorsorglich eine Initiative für eine unverwässerte Variante eingereicht, die sämtliche

«Kniefall des Parlaments»

Am 27. Februar stimmen Volk und Stände über die verfassungsmässige Neuregelung der Zweckbindung für die Treibstoffzollerträge ab. Bisher floss der Grundzoll zu 60 Prozent in den Strassenbau und zu 40 Prozent in die allgemeine Bundeskasse. Der Zollzuschlag war zu 100 Prozent für den Bau von Nationalstrassen reserviert.

Die Neuregelung ist im Grunde aber nichts anderes als eine Abschrift der Wünsche der Automobilclubs. Die Parlamente dienerten dabei so augenfällig, dass CVP-Generalsekretär Hans Peter Fagagnini gar von «einem Kniefall des Parlaments» spricht. Die Geschichte in drei Punkten:

1. Das Finanzdepartement erarbeitet einen Vorschlag, der höchstens eine 50prozentige Zweckbindung beim Grundzoll vorsieht, angesichts des schon extrem ausgebauten schweizerischen Strassennetzes. Mehrere hundert Millionen würden dadurch in die allgemeine Bundeskasse umgeleitet. Für das Strassennetz stünde noch der Zollzuschlag von 30 Rappen je Liter Benzin zur Verfügung, plus allfällige weitere Beiträge an den Unterhalt der Nationalstrassen.
2. Nach «konferenziellen Besprechungen» (Botschaftstext) mit den Automobilclubs setzt beim Bundesrat das grosse Umdenken ein. An der Zweckbindung des Grundzolls, fix 50 Prozent, wird nun festgehalten.
3. Der Touring-Club will die Zweckbindung aber noch erheblich einengen. Als Druckmittel lanciert er eine Initiative, die innert kurzer Frist zustandekommt. National- und Ständerat einigen sich danach auf die TCS-Variante mit dem kleinen Unterschied, dass schliesslich nicht mehr 60, sondern «nur» noch 50 Prozent in den Strassenbau fliessen.

vom Schwerverkehr verursachten Kosten decken soll, also auch die sogenannten sozialen Kosten, wie Luftverschmutzung, Landschaftsverbrauch durch Strassenbau, Unfallfolgekosten und Gebäudeschäden.

Eine pauschale Abgabe, argumentieren die VCS-Vertreter, sei gleichbedeutend mit einer Erhöhung der Fixkosten, die durch vermehrte Transportleistungen aufgefangen würden.

In der Astag bemüht man sich einstweilen eifrig um weitere Verbündete im Abstimmungskampf. Nachdem dem Schwerverkehr nun nicht mehr fehlende Eigenwirtschaftlichkeit vorgeworfen werden könne, biegt sich Hans-Rudolf Christen die Sachlage hin, gehe es doch eindeutig um Lenkungsabgaben zwecks einseitiger Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs. «Die freie Wahl des Verkehrsmittels», folgert Jurist Christen messerscharf, «ist also nicht mehr gewährleistet.»

Die Absicht ist klar. Heini Fischer: «Mit dieser Argumentation werden wir breite Unterstützung vorfinden, den Gewerbeverband zum Beispiel, den Vorort, die bürgerlichen Parteien und weitere Organisationen.»

Allein darauf verlässt sich die Astag aber nicht. Eine eigene Public-Relations-Kommission rüstet zur Schlacht auf «informeller» Ebene. Im vergangenen Jahr wurden dafür 450000 Franken aufgewendet. Jährliche Sympathiebeiträge in der Höhe von 100000 Franken leistet auch schon die Nutzfahrzeugbranche.

Die Quellen dürften in Zukunft noch reichlicher sprudeln. «Naht die Abstimmung», erklärt Heini Fischer im Brustton der Überzeugung, «verfügen wir rasch über Unterstützung in Millionenhöhe.»

Die Gelder fliessen in den «Kampffonds» (Christen), der politischen Aktionen dient, und in den Fonds für Imagewerbung. Mit dieser Imagepflege versucht die Astag Unmögliches möglich zu machen; der Pw-Fahrer soll die «niedlichen Jumbos» (Kleber-Aufdruck) lieb gewinnen. Hans-Rudolf Nebiker glaubt nicht an einen Erfolg, denn jeder bemerke doch, dass die Dinger Strassen verstopfen und stinken.

Heinz Däster

Dieser Fragenkomplex ist Gegenstand einer Studie des Transportfachmanns Christoph Muth ("Introduction d'une redevance sur les véhicules lourds indexée sur les prestations", Genf, April 1986)*. Die Studie befasst sich insbesondere mit den heute zur Verfügung stehenden und technisch ausgereiften Erhebungsgeräten und zieht die Erfahrungen bei, welche in Schweden und in Oesterreich mit leistungsabhängigen SVAn gemacht wurden. Hier die Ergebnisse in Kürzestform:

- Die wichtigsten Faktoren der von den Fahrzeugen erbrachten Leistung sind die zurückgelegte Strecke und das darauf transportierte effektive Gewicht. Die Erfassung der gefahrenen Strecken ist heute auf verschiedene Weise möglich, während diejenige der Gewichte heute noch grosse Probleme aufwirft, wobei aber gute Aussichten bestehen, dass diese in den nächsten Jahren gemeistert werden können.
- Infolgedessen wird es in nächster Zukunft zwar möglich sein, von allen Fahrten die effektiv zurückgelegte Strecke zu erheben und in die Bemessung der SVA einzubeziehen; dagegen kann vorderhand, was die Erfassung der Gewichte betrifft, noch keine bessere Lösung angeboten werden als die bereits heute geltende pauschale (Schaffung von verschiedenen Kategorien nach Fahrzeuggewichten).
- Für die Erfassung der zurückgelegten Strecken wird vorgeschlagen:
 - die wahlweise Verwendung des Fahrtenschreibers oder des leistungsfähigen elektronischen Datenerfassungssystems "Transpo-Drive"
 - die wahlweise Verwendung eines Zählers auf der Radnabe oder des Systems "Transpo-Drive" für Anhänger u.ä.
 - Für ausländische Fahrzeuge ist die Erfassung mit Kilometerzähler und Formular nach oesterreichischem System praktikabel, allenfalls eine Jahrespauschale.Bei diesen Vorschlägen halten sich administrativer Aufwand und Investitionskosten in einem vernünftigen Rahmen.

Zur Frage der Ausführungsgesetzgebung

Die heute von den Gegnern stark kritisierten Uebergangspauschalen der VCS-Initiative haben nicht zuletzt den Sinn, die Realisierung der Ausführungsgesetzgebung zum Verfassungsartikel zu beschleunigen. Dass die Ausarbeitung dieser Gesetzgebung speditiv vor sich gehen kann, wird durch die Tatsache belegt, dass die Verwaltung schon im Frühjahr 1985 den Auftrag erhielt, mit Blick auf eine gutgeheissene KVP die Ausführungsgesetzgebung vorzubereiten. Vgl. dazu folgende Zitate:

"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 über die Volksinitiative "für eine gerechte Belastung des Schwerverkehrs [Schwerverkehrsabgabe]", vom 26.6.85, S.5.)

"Herr Bundesrat Schlumpf orientierte uns zudem, dass der Bundesrat sein Departement bereits beauftragt hat, mit den internen Vorarbeiten zu einem Ausführungsgesetz zu beginnen, wieder abgestützt auf die Verfassungsnorm, wie wir sie heute beschlossen haben (Art. 37 BV)" (Nationalrat Josef Kühne, Berichterstatter der vorberatenden Kommission, in der Nationalratsdebatte zur VCS-Initiative, 5.3.86; Amtliches Bulletin der Bundesversammlung, Nationalrat, Frühjahrssession 1986, S. 92.)

* Der integrale Text der Studie ist beim VCS erhältlich.