

**SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE  
GEGEN DIE UEBERFLUESSIGE SCHWERVERKEHRSSINITIATIVE**  
Presseausschuss, Postfach 1161, 3001 Bern

---

An die Massenmedien  
der deutschen und  
rätoromanischen Schweiz

Bern, 4. November 1986

---

**Pressedienst 2**

---

Sehr geehrte Damen und Herren

Das Schweizerische Aktionskomitee gegen die überflüssige Schwerverkehrsinitiative des VCS möchte im Rahmen der Abstimmungskampagne mit dem vorliegenden Pressedienst den Redaktionen Artikel und Stellungnahmen aus seiner Sicht zur Verfügung stellen. Der Pressedienst wird bis zum Abstimmungswochenende wöchentlich erscheinen. In der vorliegenden zweiten Ausgabe finden Sie folgende Beiträge:

**Die Schwerverkehrsinitiative - eine unnötige Zwischenlösung**  
von Nationalrat Fritz Hösli (SVP, Diesbach/GL)

**Schwerverkehrsinitiative - überflüssig und übertrieben!**  
von Dr. Emil Griching

**Nein aus regionalpolitischen Gründen**  
von Christian Beusch, Pressechef der FDP der Schweiz

Wir hoffen, dass Sie Ihnen dieser Pressedienst als Grundlage für Ihre redaktionelle Arbeit im Hinblick auf die kommende Volksabstimmung dienen kann. Selbstverständlich sind wir gerne bereit, Ihnen für Exklusiv-Artikel auch Kontakte zu Politikern aus dem Einzugsgebiet Ihres Mediums zu vermitteln.

mit freundlichen Grüßen  
Schweizerisches Aktionskomitee gegen die  
überflüssige Schwerverkehrsinitiative  
Für den Presseausschuss

*Hans Peter Graf*

Hans Peter Graf

Beilagen: erwähnt

**SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE  
GEGEN DIE UEBERFLUESSIGE SCHWERVERKEHRSSINITIATIVE**  
Presseausschuss, Postfach 1161, 3001 Bern

---

Bern, den 04. November 1986

Zur eidgenössischen Volksabstimmung vom 7. Dezember 1986 über die  
Schwerverkehrsinitiative:

**Die Schwerverkehrsinitiative - eine unnötige Zwischenlösung**

---

von SVP-Nationalrat Fritz Hösli, Diesbach/GL

Am 28. Oktober 1982 hat der Verkehrsclub der Schweiz, abgekürzt VCS, die Initiative "für eine gerechte Belastung des Schwerverkehrs" mit rund 105'000 gültigen Unterschriften eingereicht. Sie stellt ein Glied in einer ganzen Kette von Auseinandersetzungen um den Verkehr dar.

Als 1982 die Kommission Nebiker die bundesrätlichen Vorlagen über eine Autobahnvignette und eine Schwerverkehrsabgabe beriet, schlug sie für den Schwerverkehr Pauschalabgaben vor, weil die Berechnung der ungedeckten Kosten des Schwerverkehrs stark umstritten war. Die eidgenössischen Räte folgten dieser Linie und das Volk nahm in der Abstimmung vom 26. Februar 1984 beide Vorlagen an. Am 20. Dezember 1984 erhielt das Parlament die Botschaft über die Grundlagen einer koordinierten Verkehrspolitik. Dieses Geschäft befindet sich im Bereinigungsverfahren zwischen dem National- und dem Ständerat. Es würde den Auffassungen der Initianten in gewissen Punkten weitgehend entsprechen, aber eine viel umfassendere Lösung dieser schwierigen Probleme ermöglichen.

**Eine unnötige Zwischenlösung**

Die VCS-Initiative brächte nun aber nicht nur eine Aufhebung der nun doch eingelebten Regelung einer auf zehn Jahre befristeten massvollen Pauschalabgabe., sondern auch für die Zukunft nur eine Teillösung, indem sie sich auf den Schwerverkehr beschränkt. Die sich im Parlament befindliche koordinierte Verkehrspolitik sieht aber eine leistungsbezogene Benützungsabgabe nicht nur für den Schwerverkehr, sondern auch für leichte Personenwagen vor.

**Ueberrissene Ansätze**

In den Uebergangsbestimmungen wird eine Pauschale festgelegt, welche gegenüber den heutigen Ansätzen absolut überrissen ist. Die entsprechenden Bestimmungen lauten:

- Abgabepflichtig sind .... Lastwagen, Sattelschlepper und Gesellschaftswagen mit einem Gesamtgewicht von 3,5 t sowie Anhänger mit einer Nutzlast von über 2,5 t.
- Die Abgabepflicht beginnt mit dem zweiten Kalenderjahr nach Annahme des Verfassungsartikels. die Jahrespauschale beträgt, abgestuft nach Fahrzeugen 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.

Gegenüber der heutigen Lösung besteht eine erste Verschärfung darin, dass die Belastung der Anhänger bereits bei einer Nutzlast von 2,5 Tonnen, statt 3,5 Tonnen beginnt. Für unser Transportgewerbe entscheidend ist aber der Abschnitt, wonach die Jahrespauschale von anfangs zwischen 500 und 10'000 Franken jährlich um einen Zehntel angehoben werden müsste, dies bis zum doppelten Ansatz, also bis zwischen 1'000 und 20'000 Franken pro Jahr. Das ist drei- bis viermal mehr als bei der heutigen Pauschallösung, obschon auch nach den extremsten Kostenberechnungen die sogenannte Kostenunterdeckung bei weitem nicht dieses Ausmass erreicht.

#### Gefährdung von Arbeitsplätzen

Offensichtlich soll ein Gewerbe geschwächt werden ohne Rücksicht auf Mitmenschen, deren Arbeitsplätze dadurch verlorgen gehen könnten. Keine Berücksichtigung finden zudem die Auswirkungen auf die andern Staaten, welche diesmal sich noch weniger vor allem mit Protesten begnügen würden als bei den letzten Verkehrsbeschlüssen.

Gegenmassnahmen und Sanktionen müssten als sicher erwartet werden. Dies mit erheblichen Belastungen nicht nur für das Transportgewerbe, sondern für unsere ganze Volkswirtschaft.

#### Unerträglich und unvernünftig

Ich bin seinerzeit für die Schwerverkehrsabgabe und die Vigentte nach Vorschlag der Kommission Nebiker eingestanden, weil ich dies als gerechtfertigt und vernünftig beurteilte. Was nun aber mit dieser Initiative vorgeschlagen wird, ist unerträglich und unvernünftig. Der Nationalrat hat denn auch in Uebereinstimmung mit dem Bundesrat mit 90:51 Stimmen, der Ständerat gar mit 28:4 Stimmen Volk und Ständen die Verwerfung beantragt. Ich hoffe, dass die Stimmbürger dieser Haltung an den Urnen folgen werden.

## Schwerverkehrs-Initiative - überflüssig und überrissen

Die Abstimmung vom 7. Dezember über die Initiative für eine Schwerverkehrsabgabe verlangt vom Souverän, dass er sich ein sachliches Bild von unserer Verkehrspolitik macht, die in den letzten Jahren in Bewegung geraten ist. Tut er dies, so wird er sich schon bald bewusst, dass die Initiative einerseits überflüssig, andererseits überrissen erscheint. Bei dieser Bewertung ist auch die volkswirtschaftliche Bedeutung des Strassengüterverkehrs gebührend in Rechnung zu stellen.

Lanciert wurde die Initiative im August 1981 vom Verkehrsclub der Schweiz (VCS). Obwohl die Unterschriftensammlung von zahlreichen grün angehauchten Organisationen unterstützt wurde, vermochte das Volksbegehren keine Wellenbewegung auszulösen. Mit knapp 105'000 Unterschriften wurde es im Herbst 1982 eingereicht. Wenn die "Begeisterung" für die Initiative auf kleiner Flamme gehalten wurde, so nicht zuletzt deswegen, weil allgemein bekannt war, dass die Bundesbehörden an einem Projekt für eine koordinierte Verkehrspolitik arbeiten. Der Initiative kommt nicht einmal der Anspruch zu, etwas in Bewegung gesetzt zu haben. Der Bundesrat und eine klare Mehrheit des Parlamentes haben denn auch diesen Verfassungsauftrag ohne Gegenvorschlag verworfen.

Die Initiative schlägt mit einem Artikel 36quater sowohl ein Dauerrecht, wie auch eine Uebergangsbestimmung vor. Mit dem Dauerrecht soll eine leistungsabhängige Abgabe auf dem Schwerverkehr verankert werden. Diese Zielsetzung ist bereits Bestandteil des vor Jahren erschienenen Berichtes über die Gesamtverkehrskonzeption und hat im Dezember 1982 ihren Niederschlag in der Vorlage des Bundesrates über eine "koordiniert Verkehrspolitik" gefunden. Sie befindet sich gegenwärtig im Differenzbereinigungsverfahren vor den eidgenössischen Räten und wird anschliessend dem Souverän unterbreitet.

Dass die Initiative angesichts dieses Sachverhaltes nicht zurückgezogen wurde, kommt schon einer Zwängerei gleich. Dies umso mehr, als leicht nachzuweisen ist, dass die Initiative im Vergleich zur Vorlage über die koordinierte Verkehrspolitik gravierende Mängel aufweist. Sie bezieht sich nur auf den Schwerverkehr und schliesst eine Zweckbindung aus. Mit der von den Behörden ins Auge gefassten Formulierung wird es den Stimmbürgern möglich sein, ganz allgemein über eine kostendeckende, leistungsabhängige und zweckgebundene Strassenabgabe zu befinden. Die Initiative unterläuft demnach die Bemühungen der Behörden für eine ausgeglichene

und gerechte Belastung der verschiedenen Verkehrsträger. Mit ihren drastischen Uebergangsbestimmungen verrät die Initiative, wes Geistes Kind sie ist. Bis zum Inkrafttreten des Dauerrechts - es werden Jahre vergehen - soll vom Schwerverkehr eine massive Pauschalabgabe erhoben werden, die diese für unsere Volkswirtschaft so wichtige Branche bis ans Mark treffen könnte. Dabei ist zu berücksichtigen, dass seit dem 1. Januar 1985 eine Pauschalabgabe besteht und für die Dauer von 10 Jahren Geltung haben soll. Wenn man sich erinnert, auf welche Schwierigkeiten bereits diese Ansätze, die sich im Vergleich zu jenen in der Initiative direkt bescheiden ausnehmen, insbesondere auch im Ausland gestossen sind, ist es wohl klüger, an dieser Regelung vorderhand nichts zu ändern. Auf keinen Fall mit einer überflüssigen und über-rissenen Initiative.

Emil Grichting

PD II/ 4. 11. 1986

## **NEIN AUS REGIONALPOLITISCHEN GRUNDEN**

---

### **Zur Abstimmung über die Schwerverkehrsinitiative**

Zu Recht unternimmt der Bund in enger Zusammenarbeit mit den Kantonen bedeutende Anstrengungen, um regionalpolitisch einen Ausgleich zwischen wirtschaftlich stärkeren und schwächeren Regionen herbeizuführen. Dabei steht ihm ein Instrumentarium zur Verfügung, das sich weitgehend bewährt und den Beweis der Zweckmässigkeit erbracht hat. Nicht unbeträchtlich sind die finanziellen Mittel, die direkt oder indirekt zugunsten solcher Aktivitäten eingesetzt werden.

Es liegt auf der Hand, dass die Förderungsmassnahmen des Bundes in den betroffenen Regionen weitgehend auf Zustimmung und Anerkennung stossen. Aber ebenso liegt es auf der Hand, dass häufig weitergehende Wünsche angemeldet werden... Doch ist es dem Bund aus finanziellen und rechtlichen Erwägungen heraus nicht möglich, allen Begehren Rechnung zu tragen. Deshalb ist es umso bedeutsamer, dass auch im Rahmen der allgemeinen Bundespolitik - und nicht nur der gezielten Förderungspolitik - auf die Anliegen und Bedürfnisse der weniger entwickelten Landesteile Rücksicht genommen wird.

### **Benachteiligte noch mehr benachteiligen?**

Ein Beispiel dafür, wie es eben nicht gemacht werden sollte, ist die am 7. Dezember zur Abstimmung gelangende Schwerverkehrsinitiative des VCS. Deren Annahme hätte wesentliche Nachteile für die Rand- und Bergregionen unseres Landes zur Folge und würde die ohnehin schon nicht auf Rosen gebetteten noch weiter benachteiligen.

Die VCS-Initiative verlangt in ihren Uebergangsbestimmungen die Erhebung einer pauschalen Schwerverkehrsabgabe (im Gegensatz zur längerfristigen Forderung, wonach eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe einzuführen ist). Diese Jahrespauschale würde, abgestuft nach Fahrzeugart und Gesamtgewicht, anfänglich zwischen 500 und 10'000 Franken betragen; in den folgenden Jahren wäre der Ansatz um je einen Zehntel bis maximal auf den doppelten Betrag zu erhöhen - also bis auf 20'000 Franken jährlich!

### Nebeneinander nicht gegeneinander

In der schweizerischen Verkehrspolitik ist in den letzten Jahren in einigen Kreisen eine wenig erfreuliche Entwicklung festzustellen: Die einzelnen Verkehrsträger werden gegeneinander ausgespielt und Forderungen zur Unterstützung eines einzelnen Verkehrsträgers erhoben, während die anderen durch rechtliche und finanzielle Massnahmen zu belasten wären.

Aber allein am Beispiel der Rand- und Bergregionen kann aufgezeigt werden, dass es ein (sinnvolles) Nebeneinander aller Verkehrsträger braucht. Denn diese sind, weil sie nicht über eine dichte Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verfügen, auf private angewiesen. Deshalb sind Schwerverkehrsabgaben von bis zu 20'000 Franken für diese Regionen, die dazu zumeist nur über Klein- und Mittelbetriebe verfügen, "unverhältnismässig", wie der Bundesrat dazu bemerkt.

Diese Forderung in der VCS-Initiative ist aber nicht nur unverhältnismässig, sondern regionalpolitisch widersinnig, weil sie die notwendigen Förderungsmassnahmen unterläuft. Deshalb ist die Schwerverkehrsinitiative des VCS allein schon aus regionalpolitischen Gründen abzulehnen. Gegen sie sprechen aber auch verkehrs-, finanz- und aussenpolitische Argumente.

Christian Beusch