

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

An die Redaktionen
der Massenmedien der
deutschen und rätoromanischen
Schweiz

Bern, den 13. Januar 1984/hpg

Pressedienst I

Sehr geehrte Damen,
sehr geehrte Herren,

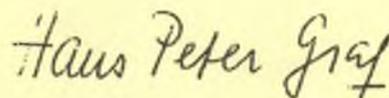
Sie erhalten in der Beilage den ersten Pressedienst des Schweizerischen Aktionskomitees für die Schwerverkehrsabgabe. Er enthält das Gründungscommuniqué, welches noch im alten Jahr erstmals publiziert worden ist, eine Liste mit den bis dato angemeldeten Mitgliedern des Aktionskomitees und einen ersten Beitrag von Nationalrat Hans Rudolf Nebiker, welcher darlegt, wieso wir am 26. Februar über eine pauschale und nicht eine leistungsabhängige Strassenverkehrsabgabe abstimmen.

Die Liste des Aktionskomitees kann Ihnen selbstverständlich auch dazu dienen, die betreffenden Damen und Herren selbst und um einen Exklusivbeitrag zum Thema anzugehen.

Wir sind Ihnen dankbar, wenn Sie im Hinblick auf die kommende Abstimmung vom 26. Februar nicht nur den Informationsauftrag gegenüber dem Stimmbürger wahrnehmen sondern in der ganzen Auseinandersetzung auch unsere Seite zum Zuge kommen lassen.

mit freundlichen Grüssen

Schweizerisches Aktionskomitee
für eine Schwerverkehrsabgabe
Der Pressechef



Hans P. Graf

Bern, 13. Januar 1984

Schwerverkehrsabgabe:

Vom Zahlensalat zum klaren politischen Entscheid.

von Nationalrat Hans Rudolf Nebiker, Diegten (BL/SVP)

Nationalrat Nebiker ist Präsident des Schweizerischen Aktionskomitees und war Präsident der vorberatenden Kommission des Nationalrates.

PD. Es dürfte grundsätzlich unbestritten sein, dass nur eine leistungs- und kostenabhängige Schwerverkehrsabgabe langfristig befriedigen kann. Heute fehlen aber die Grundlagen für die Feststellung der tatsächlichen Unterdeckung. Die bisherige Strassenrechnung gab Anlass zu Kritik. Diese hat eine Unterdeckung des Schwerverkehrs von 360 Millionen Franken pro 1980 ausgewiesen.

Aus dieser Unterdeckung ergab sich der Ruf nach einer Schwerverkehrsabgabe. Die Kritik an der bisherigen Strassenrechnung führte zur Ueberprüfung durch die Kommission Nydegger. Im Bericht dieser Kommission vom 6. Juli 1982 werden rund 20 Empfehlungen zur Verbesserung der Strassenrechnung gemacht. Diese Empfehlungen können zum Teil kurz- und mittelfristig realisiert werden; langfristige Empfehlungen bedürfen weiterer statistischer Erhebungen. Schon die kurzfristigen Empfehlungen der Kommission Nydegger können eine starke Veränderung der Strassenrechnung auslösen. Der Entscheid über die Empfehlungen der Kommission Nydegger ist Sache des Bundesrates. Er ist bislang noch nicht gefällt und somit muss die geltende Strassenrechnung (in der korrigierten Fassung) als nach wie vor verbindlich betrachtet werden. Auf der andern Seite aber wäre es unklug, den Entscheid über die Dimensionierung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe aufgrund einer Strassenrechnung zu fällen, welche sich in Ueberarbeitung befindet. Auch ein Zuwarten bis zum Abschluss der Arbeiten lässt sich im Hinblick auf die anzunehmende Unterdeckung nicht verantworten.

Die notwendigen Arbeiten allerdings müssen sehr sorgfältig durchgeführt werden, da die Strassenrechnung für die künftigen verkehrspolitischen Entscheide eine erhöhte Bedeutung erhält.

Die Strassenrechnung ist nicht mehr lediglich nur eine Statistik. Obschon der Bericht Nydegger - wie gesagt - nur Empfehlungen enthält, wurden nun von verschiedenen Seiten eine ganze Reihe von Berechnungen und Gutachten erarbeitet, um zu beweisen, dass der Strassenverkehr seine Kosten decke oder sie eben nicht decke. Wir standen plötzlich vor einem enormen "Gutachten-Salat". Alle diese Berechnungen sind zweifellos interessant, aber sie alle sind mehr oder weniger akademische Rechenübungen. Sie stehen im luftleeren Raum und beweisen rein gar nichts. Sie geben höchstens der Interessenlage der jeweiligen Auftraggeber Ausdruck.

Da ist zum Beispiel das Gutachten der ASTAG, des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes, von Abegglen und Partner. Dieses Gutachten setzt die Empfehlungen der Kommission Nydegger in Zahlen um. Es kommt auf einen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad der inländischen schweren Motorfahrzeuge von 121 Prozent, nach der alten Kategorienrechnung waren es nur 54 Prozent; die inländischen Personenwagen haben einen Kostendeckungsgrad von 91 Prozent, bisher waren es 97 Prozent. Der Schwerverkehr wurde also vom Bösewicht zum Wohltäter der Nation.

In einem weiteren Gutachten der ASTAG und des Schweizerischen Verkehrsverbandes (FRS) wurden auch Empfehlungen der Kommission Nydegger quantifiziert, die in der Kommission selbst umstritten waren. Dabei wurden namentlich die Varianten ausgewählt, die für den Strassenverkehr günstig lauteten. Dies führte zu einer Ueberdeckung des gesamten Strassenverkehrs von rund 1 Milliarde Franken pro Jahr, oder zu einem Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von 125 Prozent. Die inländischen Lastwagen sollten sogar einen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad bis zu 213 Prozent aufweisen.

Schliesslich, um das Fass voll zu machen, hat auch die vorberatende Kommission des Nationalrates angesichts der Zahlenvielfalt dem Bundesamt für Statistik und dem Stab für Gesamtverkehrsfragen den Auftrag erteilt, die in der Kommission Nydegger umstrittenen Empfehlungen ebenfalls zu berechnen. Je nach Kombination von für den Schwerverkehr günstigeren oder ungünstigeren Varianten ergaben sich Kostendeckungsgrade des Schwerverkehrs von 112 Prozent, von 76 Prozent oder gar nur von 50 Prozent.

Man sieht, wir haben nun eine Auswahl von allem. Man kann alles oder nichts beweisen. Fest steht nur, dass die verschiedenen Expertenmeinungen nicht weiterhelfen. Es braucht nun hier einen politischen Entscheid.

Dazu kommt, dass die Strassenrechnung natürlich nicht die alleinige Grundlage für die Schwerverkehrsabgaben sein kann. Andere Kriterien, wie Umweltbelastung, Energieverbrauch, Gesundheitskosten, Verstrassung des Landes usw., müssen bei der politischen Entscheidung ebenfalls berücksichtigt werden.

Diese externen Kosten sind Aufgabe einer weiteren Untersuchung. Für unsere gegenwärtige Entscheidung bleibt uns also nur die bisherige Strassenrechnung mit einer Unterdeckung des Schwerverkehrs von 360 Millionen. Korrigiert man den grössten Fehler, der offensichtlich ist (die Reparaturkosten beziehungsweise Investitionskosten), ergibt sich noch eine Unterdeckung des Schwerverkehrs von rund 190 Millionen Franken. Die vorgeschlagenen pauschalen Schwerverkehrsabgaben, über welche am 26. Februar abgestimmt wird, sollten ungefähr diese Unterdeckung kompensieren. Für eine eigentliche, differenzierte kosten- und leistungsabhängige Abgabe fehlen zum heutigen Zeitpunkt ganz einfach die entscheidenden Grundlagen.

Ein Ja zur Schwerverkehrsabgabe am 26. Februar ist deshalb gerechtfertigt: es ist verkehrspolitisch richtig, es liegt indirekt und direkt im Interesse des Umweltschutzes und des öffentlichen Verkehrs und es ist, trotz des von den Gegnern bewusst angerichteten Zahlensalates auch von den verursachten Kosten und Schäden des Lastwagenverkehrs her richtig und gerecht.

Schweizerisches Aktionskomitee für eine Schwerverkehrsabgabe

Postfach 36, 3000 Bern 16, Tel. 031 / 44 46 66

Communiqué

Schweizerisches Aktionskomitee für eine Schwerverkehrsabgabe gegründet:

Für eine gerechte Belastung des Schwerverkehrs!

PD. In Bern hat sich unter dem Präsidium von Nationalrat Hans Rudolf Nebiker (SVP) ein Komitee zur Unterstützung der Schwerverkehrsabgabe im Hinblick auf die eidgenössische Volksabstimmung vom 26. Februar 1984 gebildet.

Dem Patronatskomitee gehören als Vizepräsidenten weiter an Nationalrat Rolf Sella (CVP), Ständerat Franz Muheim (CVP), die Nationalräte Hans Georg Lühinger (FDP), Luciano Giudici (FDP), Silvio Bircher (SPS), die Ständerätin Esther Bühler (SPS), Nationalrat Werner Martignoni (SVP) sowie seitens der interessierten Organisationen und Verbände Nationalrat Jean Clivaz vom Schweizerischen Eisenbahner-Verband (SEV) und Schweizerischen Gewerkschaftsbund (SGB), die Gewerkschaft christliches Verkehrspersonal (GCV), Nationalrat Franz Eng von der Interessengemeinschaft für den Öffentlichen Verkehr (IGÖV Schweiz), Ständerat Leo Arnold vom Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (LITRA), Ueli Kasser vom Ökologenverband, Dr. Bernhard Wehrli von der Schweizerischen Gesellschaft für Umweltschutz (SGU), Dr. Willi Plattner vom Schweizerischen Bund für Naturschutz, Roland Wiederkehr vom WWF, Dr. H. R. Schulz vom Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) und alt Ständerat Konrad Graf vom Rheinaubund.

Das Aktionskomitee für eine Schwerverkehrsabgabe setzt sich dafür ein, dass auch der Schwerverkehr jährlich eine gerechte Abgabe an die von ihm verursachten Kosten und Schäden entrichten soll. Dabei handelt es sich um eine Pauschalabgabe, welche der Grösse und dem Gewicht der Lastwagen angepasst werden soll.

Diese Abgabe des Schwerverkehrs an die von ihm verursachten Strassenkosten ist gerechtfertigt und gerecht. Sie stellt angesichts der hohen Belastung des schweizerischen Strassennetzes durch in- und ausländische Lastwagen und die schweren Schäden, welche gerade in jüngster Zeit am schweizerischen Strassennetz gehäuft auftreten, eine verkehrspolitisch richtige Massnahme dar. Sie entspricht zudem dem Verursacherprinzip.

Eine gerechte Belastung des Schwerverkehrs mildert zudem den ungerechtfertigten Konkurrenzvorteil der Strassentransporte gegenüber der Schiene. Während die Lastwagen öffentliche Strassen benützen, welche zum Grossteil durch die Benzinabgaben des Personenwagenverkehrs oder aus allgemeinen Steuermitteln bezahlt worden sind, haben die Eisenbahnen für ihre Schienenwege selbst aufzukommen. Eine Schwerverkehrsabgabe würde hier nicht nur zu gleich langen Spiessen führen, sondern hätte langfristig auch eine positive Auswirkung auf die schlechte Ertragslage der benachteiligten öffentlichen Verkehrsmittel.
