

**Schweizerisches Komitee  
gegen staatliche  
Warenverteuerung durch  
eine Schwerverkehrssteuer**

**Comité suisse contre  
le renchérissement fédéral  
des marchandises par  
un impôt sur les poids lourds**

Postfach/Case postale 2721 3001 Bern Tel. 031 25 77 85 Postcheck/compte de chèques postaux 30 - 36 208

Bern, 7. Februar 1984

An die Redaktionen

Sehr geehrte Damen und Herren

Steuern statt sparen? Mit diesem Thema befasst sich der erste Beitrag des vorliegenden 4. Pressedienstes unseres Aktionskomitees. Ein weiterer Beitrag geht auf das von manchen Befürwortern der Schwerverkehrssteuer geradezu missbrauchte Argument Umweltschutz ein. Und schliesslich nehmen wir auch Stellung zur Behauptung, der PW-Fahrer "subventioniere" den Strassenutzverkehr.

Wir möchten Sie höflich bitten, diesen oder jenen Artikel in Ihrer geschätzten Zeitung zu publizieren. Ihr Entgegenkommen und Ihre Unterstützung wissen wir zu schätzen.

Sollten Sie über eine bestimmtes Thema im Zusammenhang mit der Schwerverkehrssteuer einen speziellen Artikel wünschen, so setzen Sie sich mit uns telefonisch in Verbindung.

Mit freundlichen Grüssen

SCHWEIZERISCHES KOMITEE  
GEGEN STAATLICHE WARENVERTEUERUNG  
DURCH EINE SCHWERVERKEHRSSTEUER  
Für den Presseausschuss:



E. Tschanz

## STEUERN STATT SPAREN?

Von a. Nationalrat Dr. Otto Fischer, Bern

Bei der Volksabstimmung vom 26. Februar über die Schwerverkehrsabgabe und die Autobahnvignette geht es um 400 Mio Franken neue Steuern, die dem Strassenverkehr abgenommen werden sollen. Es handelt sich um rein fiskalische Operationen, obwohl vom Bundeshaus aus behauptet wird, dass auch verkehrspolitische Erwägungen eine Rolle spielen würden.

Der untrügliche Beweis, um was es letztlich geht, hat Bundespräsident Leon Schlumpf selbst geleistet. In einer Versammlung erklärte er nach der Meldung der Schweizerischen Depeschagentur folgendes:

"Wenn die Einnahmen aus Schwerverkehrsabgabe und Vignette - zusammen rund 400 Millionen Franken netto - nicht Wirklichkeit würden, so müsste der Bundesrat wohl eine weitere Sparrunde in ähnlicher Grössenordnung einläuten."

Es ist genau diese Sparrunde, die dem Bundesrat und vielen Parlamentariern Angst macht. Man zieht es einmal mehr vor, der Wirtschaft und der Bevölkerung neue Steuern aufzuerlegen, anstatt bei den überbordenden Bundesausgaben den Sparhebel anzusetzen. Dabei hat der Bundesrat, der ja im wesentlichen die Forderungen der Verwaltung an das Parlament weiterleitet, tatsächlich jedes Mass verloren.

Gemäss der Botschaft für das Budget 1984 sollten sich die Bundesausgaben auf 20'612,4 Millionen Franken belaufen gegenüber 18'709,7 Mio Franken im Vorjahr und dies trotzdem die Teuerung praktisch zum Erliegen gekommen ist. 2 Milliarden Franken Mehrausgaben in einem Jahr!

Auf Antrag der Finanzkommission des Nationalrates hat das Parlament gegenüber diesen exorbitanten Ausgaben einige Abstriche ge-

macht. Und wenn nun die Schwerverkehrssteuer und die Autobahnvignette am 26. Februar verworfen werden, muss der Bund - oh Schreck - gemäss Bundespräsident Schlumpf eine neue Sparrunde von 400 Mio Franken an die Hand nehmen. Seine Aussage beweist mit aller Deutlichkeit, dass es möglich ist, Sparmassnahmen in dieser Grössenordnung durchzuführen, wenn eben der Zwang vorhanden ist.

Die kommende Volksabstimmung bedeutet deshalb für den Souverän eine neue Gelegenheit, dem Bundesrat wieder einmal zu zeigen, wie in der Schweiz die Finanzpolitik zu betreiben ist. Nicht mit Mehrausgaben in Milliardenhöhe, sondern mit sparen. Am letzten Februar-Samstag ist die Zumutung des Bundesrates, wonach wir steuern statt sparen sollen, zurückzuweisen und mit rücksichtsloser Deutlichkeit das Gegenteil zu verlangen, nämlich sparen statt steuern. Aus diesem Grunde sind die Schwerverkehrssteuer und die Autobahnvignette abzulehnen.

Eine Schwerverkehrssteuer ist nach dem Verursacherprinzip in keiner Weise begründbar. Es handelt sich somit um eine absolut fiskalpolitische Massnahme, die verkehrspolitisch völlig quer liegt.

## DAS ARGUMENT "UMWELTSCHUTZ"

Die Schlagwörter "Umweltschutz" und "Waldsterben" lassen sich gegenwärtig in allen Abstimmungskämpfen irgendwie verwenden, um nicht zu sagen missbrauchen. Wie nicht anders zu erwarten gewesen ist, wird das ganz besonders auch von den Befürwortern der Schwerverkehrssteuer getan.

Nachdem die Erkenntnis, dass eine Schwerverkehrssteuer mit dem Verursacherprinzip nicht zu begründen ist, nun auch in den hartnäckigsten Extremkreisen langsam Fuss zu fassen beginnt, ist im Argumentenkatalog der Befürworter eine eigentliche Notstandssituation eingetreten.

Der Gedanke an die Sondersteuer, die oberflächlich betrachtet den eigenen Geldbeutel verschont, ist jedoch zu verlockend, um einfach fallengelassen zu werden.

Nachdem das Feindbild Schwerverkehr so sorgfältig aufgebaut wurde, ist es für die Befürworter einer Schwerverkehrssteuer ärgerlich, sich damit abzufinden, dass die ganze Mühe für die Katz gewesen sein könnte.

Mit grossem Eifer versuchen deshalb gewisse Kreise, das vom Einsturz bedrohte Feindbild zu stützen und glauben - im Waldsterben ein geeignetes Mittel gefunden zu haben. Sie vertrauen darauf, dass kein vernünftiger Mensch gegen den Umweltschutz sein kann und sind sich vieler Stimmen sicher.

Leider ist es so, dass sich gerade die bestinformierten Leute - die Wissenschaftler und Fachleute - oft nicht zum Wort melden und mit ihrem Wissen nicht in den Vordergrund drängen, weil sie in dem meist unqualifizierten Spiel der Extremisten nicht mitmischen wollen. Und Fachzeitschriften mit gutem Niveau, wo Wissenschaftler und Fachleute zu Wort kommen, werden nur von Gleichgesinnten, also einem kleinen Kreis, gelesen.

Um die ganze Angelegenheit betreffend Dieselabgase und Waldsterben etwas in Lot zu rücken, soll nachfolgend dargelegt werden, welche Rolle der Strassennutzverkehr nun tatsächlich dabei spielt.

Die Schadstoffe, welche unter anderen Verursachern (Heizungen, Industrie, Schifffahrt, Landwirtschaft mit Motoren aller Art, Privatautos etc.) von Strassennutzfahrzeugen produziert werden sind: Schwefeldioxid, Stickstoffoxid, Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoffe. Der grösste Schädiger der Pflanzen und Wälder soll den heutigen Publikationen entsprechend das Schwefeldioxid (SO<sub>2</sub>) sein. Zu oft wird vergessen, dass die Natur selbst zum Teil sehr hohe Anteile an von uns als Schadstoffe bezeichneten Gasen erzeugt. Die via Dieseltreibstoff erzeugten Schwefeldioxidemissionen betragen total 8 Gewichtsprozent. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass Dieselmotoren nicht nur in Strassenfahrzeugen, sondern in vielen anderen Gebieten mobil oder stationär zum Einsatz gelangen.

Ausgehend von den Statistiken der Eidg. Zollverwaltung betreffend Dieseltreibstoffverbrauch zeigt sich, dass 1982 nur 66,5 % der gesamthaft verbrauchten Dieseltreibstoffmenge für den privaten Strassennutzfahrzeug- und Personenwagen-Verkehr verwendet wurde. Somit entfallen von den via Dieseltreibstoff erzeugten 8 % Schwefeldioxidemissionen noch 5,3 Gew. % (66,5 % von 8 %) auf den privaten Strassenverkehr. Unter Abzug des Dieseltreibstoffverbrauches von Personenwagen reduziert sich der vom Strassennutzverkehr ausgestossene Anteil an Schwefeldioxid auf maximal 5 Gewichtsprozent.

Nicht viel anders sieht der prozentuale Emissionsanteil des Strassennutzverkehrs bei den anderen Schadstoffen aus: Beim Stickstoffoxid sind es 0,65 Prozent, beim Kohlenmonoxid 0,3 Prozent, und beim Kohlenwasserstoff 1,8 Prozent. Die Berechnungen basieren auf Messresultaten des Nationalen Beobachtungsnetzes für Luftfremdstoffe (NABEL).

\*

Wenn Umweltschutzforderungen ernsthaft und nicht nur alibimässig oder aus Profilierungsgründen gestellt werden, müssten die logischen Ueberlegungen immer und überall am Anfang stehen. Eigentlich

ist dies so selbstverständlich, dass es nicht noch speziell erwähnt werden muss.

Trotzdem - für gewisse Kreise muss der für alles mögliche bereits praktisch institutionalisierte Sündenbock - das Strassennutzfahrzeug - auch als böser Wolf im Wald hinhalten.

Es darf zwar als erwiesen gelten, dass die Schwefeldioxidemissionen, bzw. die daraus gebildete Schwefelsäure, mit 70 % Anteil, die Hauptkomponente des sauren Regens darstellt, doch angeprangert werden nicht die Heiz- und Feuerungsanlagen mit einem Emissionsanteil von 90 %, sondern die Lastwagen mit einem Emissionsanteil von maximal 5 %.

Das Böse soll lieber den anderen treffen und nicht die eigene Heizung, deren höhere Betriebskosten bei schwefelärmerem Heizöl auch die profilierungsbewussten (unechten) Umweltschützer zu zahlen hätten. Also erste Massnahme - Ablenkung vom Hauptübel. Die von gewissen Kreisen lautstark propagierte Schwerverkehrssteuer soll nun helfen, die Umwelt zu schützen.

Wie gering die tatsächliche Schadstoffbelastung durch den Strassenutzverkehr effektiv ist und wie unbedeutend der Schadstoffemissions-Rückgang durch eine Reduktion des Strassenutzverkehrs in Tat und Wahrheit wäre, interessiert die unechten Umweltschützer und Schwerverkehrssteuer-Befürworter überhaupt nicht - der Zweck heiligt die Mittel!

LT

## SUBVENTIONIERT DER PW-FAHRER DIE AUTOBAHNEN FÜR DEN STRASSENUTZVERKEHR?

---

In den letzten Tagen wurde ein Pressebulletin der LITRA publiziert, wonach die Lastwagen den schweizerischen Nationalstrassenbau mit rund einer Milliarde Franken pro Jahr zusätzlich belasten, resp. pro PW entstünden ohne Lastwagen jährlich 400 Franken weniger Kosten ("PW-Autobahnen" wären 20 % billiger als LW-Autobahnen).

Diese stupide Behauptung muss wie folgt korrigiert werden:

- 1) Jährlich wird in der Schweiz für den Nationalstrassenbau gesamthaft zwischen 1 bis 1,3 Milliarden Franken investiert. Wie man davon eine Milliarde einsparen kann, bleibt wohl Geheimnis der LITRA.
- 2) Der Nationalstrassenbau wird über die Treibstoffabgaben bezahlt; jedes Jahre entsteht eine grosse Ueberdeckung.
- 3) Die Strassen- und Kategorienrechnung 1981 des Bundesamtes für Statistik beweist eindeutig, dass die Lastwagen einen weit höheren Eigenwirtschaftlichkeitsgrad aufweisen als die Motorräder, leichte und mittlere PW's.
- 4) Wie in jedem anderen Industrieland sind auch in der Schweiz über das Bundesamt für Strassenbau für den Bau der Strassen und im speziellen für die Autobahnen Normen erstellt worden, die aufgrund der Erfahrungen laufend angepasst werden. Daraus sei folgendes zitiert:

"Fahrzeugbreite: Nach den Erkenntnissen der Verkehrstechnik benötigt sowohl PW wie LW die gleiche Fahrspurbreite. Der PW ist schmaler, fährt aber schneller als der LW und braucht deshalb eine grössere Seitenfreiheit. Die Summe aus Fahrzeugbreite und Seitenfreiheit ist für beide Kategorien gleich. Die Landerwerbskosten sind also gewichtsunabhängig, ob theoretisch eine Strasse nur für PW oder LW gebaut wird.

Projekt und Bauleitung: auch diese Kosten sind von Gewicht und der Art der nachher darauf zirkulierenden Fahrzeuge unabhängig.

Entwässerung, Signalisierung, Markierung, usw.: die Kosten sind unabhängig.

Kunstabauten: Stützmauern, Futtermauern usw. werden in den Abmessungen vom Erddruck und nicht vom Gewicht der Fahrzeuge bestimmt.

Bei Brücken, Unterführungen, Tunnels usw.: entstehen für LW Mehrkosten bis zu max. 7,5 %. Diese Mehrkosten sind aber rein theoretisch, weil ausdrücklich vorgeschrieben wird, dass auch Militär und Unterhaltsfahrzeuge alle Strassen passieren können (höchstens die Lastwechsel sind kleiner)".

Strassen allgemein, und Autobahnen noch viel weniger, könnten ohne Lastwagen, Baumaschinen usw. gar nicht gebaut werden. Sie müssen von Unterhaltsfahrzeugen (z.B. gegenwärtig Schneeräumen, Salzen, Abschleppen, usw.) befahren werden können und auch die Autobahn-tankstellen sollten mit Treibstoff per LW versorgt werden.

Jeder Leser und PW-Fahrer kann nun selber beurteilen, dass die Behauptung von 1 Milliarde Franken Mehrkosten pro Jahr, 4 m Einsparung in der Fahrbahnbreite, usw. jeder Grundlage entbehren. Die LITRA versuchte wohl einen Keil zwischen PW und Nutzfahrzeuge zu treiben, was ihr aber nicht gelungen ist: sowohl TCS, ACS und ASTAG bekämpfen gemeinsam Vignette und Schwerverkehrssteuer!

Selbst unter SBB-günstigen Voraussetzungen könnten die Bundesbahnen nie mehr als 1 Prozent der Gesamttonnage zusätzlich befördern. Der Schwerverkehr ist deshalb kein echter Konkurrent zur Bahn. Im Transitverkehr bleibt die Vorrangstellung der SBB gesichert.



## ST. GALLISCHES KOMITEE GEGEN STAATLICHE WARENVERTEUERUNG DURCH EINE SCHWERVERKEHRSSTEUER

---

In St. Gallen wurde ein "Kantonal St. Gallisches Aktionskomitee gegen staatliche Warenverteuerung durch eine Schwerverkehrssteuer" gegründet. Als Präsident amtiert Nationalrat Georg Nef, Hemberg, Vizepräsident ist Ernst Dobler, Oberuzwil, Präsident des Kantonal-St. Gallischen Gewerbeverbandes.

Dem Komitee sind bereits folgende Persönlichkeiten aus unserem Kanton St. Gallen beigetreten:

Ständerat Dr. Paul Bürgi, St. Gallen  
Peter Baldenweg, Niederuzwil, Vorstand KGV  
Josef Bärlocher, St. Gallen, Präsident ACS  
Kantonsrat Rolf Bless, Flums  
Kantonsrat Jakob Buri, Wil  
Emil Egger, St. Gallen  
Kantonsrat Dr. Bruno Eugster, St. Gallen  
Peter Gamper, Altstätten, Vorstand KGV  
Kantonsrat Dr. Anton Glaus, St. Gallen  
Kantonsrat Gregor Ledergerber, Rorschacherberg  
Dr. Max Lehner, Rapperswil, Präsident Gruppe Handel des KGV  
Kantonsrat Robert Liechti, Rapperswil  
Kantonsrat Hans Löpfe, Häggenschwil  
Kantonsrat Dr. Armin Mühlematter, St. Gallen  
Gaspard Schlatter, St. Gallen, Präsident Gewerbeverband Stadt SG  
Kantonsrat Paul Schönenberger, Dietfurt  
Arthur Spirk, St. Gallen, Präsident TCS  
Niklaus Stärkle, St. Gallen  
Kantonsrat Alfred Torgler, Gossau  
Kantonsrat Peter Zürcher, Goldach

Das Komitee lehnt die am 26. Februar 1984 zur Abstimmung kommende Schwerverkehrssteuer aus ordnungspolitischen Gründen grundsätzlich ab. Darüber hinaus wird diese ungerechte Sondersteuer letzt-

lich zu einer Konsumenten-Steuer, die die Lebenshaltungskosten erneut verteuert. Vor allem Rand- und Bergregionen, wie wir sie haben, sind davon besonders betroffen. Dies steht im Widerspruch zu der von Bund und Kantonen betriebenen Wirtschaftsförderung in diesen Gebieten.

Das Komitee-Sekretariat führt die Geschäftsstelle des Kantonal-St. Gallischen Gewerbeverbandes. Wir empfehlen allen Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern die Ablehnung der Schwerverkehrssteuer.

#### BERNISCHES AKTIONSKOMITEE GEGEN DIE SCHWERVERKEHRSSTEUER

Im Kanton Bern hat sich unter dem Präsidium von Grossrat Gottfried Schwarz ein überparteiliches Komitee gebildet, das sich zum Ziel gesetzt hat, den am 25./26. Februar zur Volksabstimmung gelangenden Bundesbeschluss über die Erhebung einer Schwerverkehrssteuer zu bekämpfen. Das Aktionskomitee, dem zahlreiche Persönlichkeiten aus Politik und Wirtschaft angehören, ist der Auffassung, dass die Abstimmungsvorlage die volkswirtschaftliche Bedeutung des Strassennutzverkehrs völlig missachtet und überdies als Sondersteuer auch aus ordnungspolitischen Gründen abzulehnen ist. Seine Haupttätigkeit sieht das Komitee in der Aufklärung der Stimmbürger, in der Vermittlung von Referenten für Veranstaltungen sowie in weiterer publizistischer Arbeit.