

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE
GEGEN DIE UEBERFLUESSIGE SCHWERVERKEHRSINITIATIVE
Presseausschuss, Postfach 1161, 3001 Bern

An die Massenmedien
der deutschen und
rätoromanischen Schweiz

Bern, 28. Oktober 1986

Pressedienst I

Sehr geehrte Damen und Herren

Wie Sie bereits vergangene Woche erfuhren, hat sich in Bern ein Aktionskomitee zur Bekämpfung der überflüssigen Schwerverkehrsinitiative des VCS gebildet. Im Rahmen der Abstimmungskampagne möchten wir mit dem vorliegenden Pressedienst den Redaktionen Artikel und Stellungnahmen aus unserer Sicht zur Verfügung stellen. Der Pressedienst wird bis zum Abstimmungswochenende wöchentlich erscheinen. In der ersten Ausgabe finden Sie folgende Beiträge:

**Schweizerisches Aktionskomitee gegen die überflüssige Schwerverkehrsinitiative
gegründet!**
Communiqué

Den Teufel mit dem Beizebub austreiben?
von Nationalrat Dr. Paul Wyss (FDP, Basel)

Eine überflüssige Schwerverkehrsinitiative!
von Hans Peter Graf, Fürigen

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
ueberflüssige Schwerverkehrsinitiative
Für den Presseausschuss

Hans Peter Graf
Hans Peter Graf

Beilagen: erwähnt

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE
GEGEN DIE UEBERFLUESSIGE SCHWERVERKEHRSINITIATIVE
Presseausschuss, Postfach 1161, 3001 Bern

Bern, 21. Oktober 1986

Communiqué

Schweizerisches Aktionskomitee gegen die überflüssige Schwerverkehrsinitiative
gegründet!

PD. In Bern hat sich dieser Tage ein Schweizerisches Aktionskomitee gegen die überflüssige Schwerverkehrs-Initiative formiert. Das Komitee wird präsiert von Nationalrat Josef Kühne (CVP, Benken/SG). Als Vizepräsidenten gehören ihm an: Nationalrat Dr. Peter Aliesch (FDP, Chur/GR), Ständerat Dr. Max Affolter (FDP, Olten/SO), Nationalrat Pierre Etique (FDP, Bressaucourt/JU), Ständerat Dr. Ulrich Gadiert (SVP, Chur/GR), Nationalrat Fritz Hösli (SVP, Diesbach/GL), Nationalrat Claude Massy (Lib, Epesses/VD), Nationalrat Hans Schärli (CVP, Schötz/LU), Ständerat Roger Schaffter (CVP, Delemont/JU).

Das Komitee hat es sich zum Ziel gesetzt, die vom VCS lancierte Schwerverkehrsinitiative, welche am 7. Dezember zur Abstimmung gelangt, zu bekämpfen. Das Schweizerische Aktionskomitee erachtet die Schwerverkehrsinitiative des VCS als überflüssig und als Zwängerei. Auf der einen Seite leistet der in- und ausländische Schwerverkehr mit einer in der Bundesverfassung verankerten Pauschalabgabe bereits einen namhaften Beitrag an seine ungedeckten Kosten. Auf der anderen Seite wird auf Bundesebene zurzeit eine Vorlage über eine koordinierte Verkehrspolitik beraten, welche die Finanzierung sämtlicher Verkehrsträger neu ordnen will und welche dann die befristete Pauschalabgabe des Schwerverkehrs mit einer dauerenden Lösung ablösen wird. Aus diesen Gründen setzt sich das Schweizerische Aktionskomitee gegen die überflüssige Schwerverkehrsabgabe mit Nachdruck dafür ein, dass die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger am 7. Dezember ein klares Nein gegen die Schwerverkehrsabgabe in die Urne legen werden.

DEN TEUFEL MIT DEM BEELZEBUB AUSTREIBEN

Von FDP-Nationalrat Dr. Paul Wyss, Basel

Am Wochenende des 7. Dezembers 1986 kommt die Schwerverkehrs-Initiative, die der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) eingereicht hat, zur Abstimmung. Mit diesem Volksbegehren soll erreicht werden, dass der Schwerverkehr noch viel massiver mit Abgaben belastet wird, als dies heute schon der Fall ist. Der VCS und die ihn unterstützenden Umweltorganisationen erhoffen sich von einer progressiven Belastung der Nutzfahrzeuge und der Lastwagen, ein "Umsteigen" des Güterverkehrs auf die Schiene und umweltfreundlichere Verhältnisse durch Verringerung der Immissionen auf unseren Strassen.

Doch auch in der Politik lässt sich der Teufel kaum mit dem Beelzebub austreiben. Wer sich in der Wirtschaft auskennt, wird wissen, dass überhöhte Steuern und massive Abgaben auf den Lastwagen dazu führen müssen, dass die Transportanstalten mit ihren Fahrzeugen noch mehr Zusatzfahrten und -frachten anstreben müssten, um die Kosten pro Kilometer wieder zu senken. Das allerdings würde kaum in dem vom VCS angestrebten Sinne einer Entlastung der Strasse vom Strassenverkehr und dem "Umsteigen" auf die Bahn liegen.

Bundesrat und Parlament haben zu diesem Begehren Nein gesagt und empfehlen auch dem Schweizervolk die Ablehnung dieser Schwerverkehrs-Initiative. Sie tun dies im Blick darauf, dass Volk und Stände schon im Februar 1984 der Einführung einer Schwerverkehrsabgabe zugestimmt haben. Diese wird seit dem 1. Januar 1985 auch erhoben. Weiter liegt zur Zeit ein Bericht des Bundesrates zur "Koordinierten Verkehrspolitik" (VP) zur Behandlung bei den eidgenössischen Räten. In nicht allzu ferner Zukunft soll diese Vorlage dem Volk unterbreitet werden. Mit ihr soll eine neue Aufgabenverteilung zwischen Bund und Kantonen in Verkehrsfragen, eine Angleichung der Finanzierung aller Verkehrsträger an jene der Strasse, das Eigenwirtschaftlichkeitsprinzip und eine Einflussnahme auf den Güter-Fernverkehr auf der Strasse erreicht werden. In dieser Vorlage ist auch eine leistungsbezogene Abgabe auf dem Schwerverkehr vorgesehen, sodass

die VCS-Initiative in diesem Punkte völlig überflüssig ist. Ueberflüssig auch deshalb, weil die Belastung des Strassenverkehrs nicht herausgelöst von allen andern Verkehrsproblemen vorgenommen werden soll.

Auch wer die schweren Brummer nicht liebt, wird für ungerichte und allzu progressive Verkehrsabgaben nichts übrig haben. Bei der VCS-Initiative würden die Abgaben teilweise das Sechsfache der heutigen betragen. Zudem würde das einheimische Transportgewerbe gegenüber dem ausländischen diskriminiert, indem nämlich die Ausländer die Wahl hätten zwischen einer Jahrespauschale oder Abgabe pro Grenzübertritt, während die schweizerischen Transporteure auch mit kleinen Fahrleistungen auf jeden Fall die Jahrespauschale zu lösen hätten.

Die Initiative würde bei ihrer Annahme auch bewirken, dass es erneut zu unwirschen Reaktionen im Ausland, vorallem bei unseren Nachbarstaaten, führen würde. Wer erinnert sich nicht an die unschönen Szenen an unseren Grenzen bei der Einführung der heutigen Schwerverkehrsabgabe und an die Retorsionsmassnahmen, mit denen schweizerische Laster im Ausland zu rechnen hatten. Daneben lässt die Initiative zahlreiche Fragen offen, indem über die definitive Ausgestaltung der Schwerverkehrsabgabe nichts Bestimmtes gesagt wird. So über Kostenteilung Bund und Kantone, über die sogenannten "ungedeckten" Kosten der Strassenrechnung usw.

Zusammenfassend lässt sich als Abstimmungshilfe für den 7. Dezember sagen, dass die Initiative überflüssig ist. Sie enthält Forderungen, über die wir bereits abgestimmt haben oder die mittels der "Koordinierten Verkehrspolitik" umfassend gelöst werden sollen. Das Festhalten des VCS an der Initiative kommt einer Zwängerei gleich, für die wir in unserer Demokratie meist nicht viel übrig haben.

Die Initiative ist auch überrissen, indem sie Abgaben verlangt, die bis zum Schechsfachen der heutigen Ansätze reichen würden. Zudem schafft sie neue Probleme mit dem Ausland und diskriminiert das schweizerische Transportgewerbe. Sie liegt auch völlig quer in der verkehrspolitischen-Landschaft.

Bundesrat und Parlament haben aus diesen Gründen die Initiative den Stimmbürgern zur Ablehnung empfohlen. Diese verdient auch bei Volk und Ständen ein deutliches Nein!

SCHWEIZERISCHES AKTIONSKOMITEE
GEGEN DIE UEBERFLUESSIGE SCHWERVERKEHRSINITIATIVE
Presseausschuss, Postfach 1161, 3001 Bern

Bern, den 22. Oktober 1986

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

Eine überflüssige Schwerverkehrsinitiative!

von Hans Peter Graf, Fürigen *

Am 28. Oktober 1982 reichten der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) und andere
Organisationen mit gut 105'000 gültigen Unterschriften die Volksinitiative "für eine
gerechte Belastung des Schwerverkehrs (Schwerverkehrsabgabe)" ein.

Zur Volksinitiative

Mit der auch von Umweltorganisationen unterstützten Initiative sollen folgende Ziele
erreicht werden:

- der Schwerverkehr soll voll mit den durch ihn verursachten Kosten, einschliesslich
gewisser sozialer Kosten, belastet werden;
- die Wettbewerbsverzerrung zwischen Schiene und Strasse soll beseitigt werden;
- es soll eine Umlagerung von Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene
herbeigeführt werden;
- die Lastwagenflut soll eingedämmt werden;
- es sollen umweltfreundlichere Verhältnisse geschaffen werden durch weniger Lärm,
weniger Energieverschwendung, weniger Gebäudeschäden, weniger Abgase und
weniger Unfälle.

Die Dauerlösung des VCS entspricht weitgehend dem ursprünglichen bundesrätlichen
Vorschlag für eine Schwerverkehrsabgabe gemäss Botschaft vom 16. Januar 1980. Obwohl
der Bundesrat nach der Volksabstimmung vom 26. Februar 1984 beschloss, dem Parlament
die Ablehnung der VCS-Initiative zu beantragen, gab der VCS bekannt, dass ein Rückzug
der Initiative nicht in Frage komme. Ein solcher stehe erst dann zur Diskussion, wenn die
Abstimmung über die Verkehrsartikel für eine koordinierte Verkehrspolitik im Sinne des
VCS ausfalle.

Der wichtigste Unterschied zwischen der VCS-Initiative und der Vorlage "koordinierte Verkehrspolitik" besteht darin, dass die Initiative nur auf die Erhebung einer Schwerverkehrsabgabe zugeschnitten ist, während die "koordinierte Verkehrspolitik" eine generelle Ermächtigung des Gesetzgebers zur Erhebung von Benützungsgeldern zum Ausgleich der ungedeckten Kosten des privaten Verkehrs darstellt.

Die Initiative steht zudem in deutlicher Konkurrenz zur heutigen, auf zehn Jahre befristeten Schwerverkehrsabgabe mit vergleichsweise mässigen, pauschalen Ansätzen gemäss Bundesbeschluss vom 24. Juni 1983. Sie widerspricht ebenfalls einer Dauerlösung gemäss Verursacherprinzip, wie sie in der bundesrätlichen Botschaft "koordinierte Verkehrspolitik" KVP vom 20. Dezember 1982 anvisiert wird. Mit Botschaft vom 25. Juni 1985 lehnt der Bundesrat deshalb das Volksbegehren ohne Gegenvorschlag ab. Dies unter Hinweis darauf, dass seit dem 1. Januar 1985 eine Uebergangslösung (pauschale Abgabe) in Kraft steht und ein Vorschlag für eine flexible und umfassende Dauerlösung mit der KVP-Botschaft unterbreitet wird.

Zur Entwicklung in der Frage der Schwerverkehrsabgabe

Mittels Motion wurde der Bundesrat 1978 beauftragt, die nötigen Schritte zur Schaffung der Verfassungsgrundlagen für die Einführung einer Autobahnvignette und einer Schwerverkehrssteuer in die Wege zu leiten. In seiner Botschaft schlug der Bundesrat die Schaffung einer Verfassungs-(Kompetenznorm) vor, die es ermöglicht hätte, die Schwerverkehrsfahrzeuge mit einer Abgabe im Ausmass der ausgewiesenen Kostenunterdeckung zu belasten.

Die vorberatende Kommission des Nationalrats stellte dann jedoch die Weichen anders: Sie entschied sich für eine Regelung, welche die rasche Einführung einer Schwerverkehrsabgabe mit mässigen, pauschalen Ansätzen erlaubte. In der Volksabstimmung vom 26. Februar 1984 wurde der Bundesbeschluss über die Erhebung einer Schwerverkehrsabgabe angenommen. Volk und Stände sprachen sich für einen Uebergangartikel in der Bundesverfassung mit direktem Vollzug durch den Bundesrat aus. Damit wurden die Ansätze auf 500-3000 Franken/Jahr - je nach Gesamtgewicht der Fahrzeuge - festgelegt. Auf Kantonsanteile wurde verzichtet und die Erhebung der Abgabe auf 10 Jahre befristet. Die Schwerverkehrsabgabe ist seit dem 1. Januar 1985 in Kraft.

Die Schwerverkehrsabgabe im Rahmen der koordinierten Verkehrspolitik

In seiner Botschaft vom 20. Dezember 1982 über die Grundlagen einer koordinierten Verkehrspolitik schlug der Bundesrat zahlreiche Neuordnungen im Verkehrswesen vor.

Stichwortartig seien erwähnt: Neue Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen, Angleichung der Finanzierung der Verkehrsträger an jene der Strasse, Eigenwirtschaftlichkeitsprinzip etc. Die Höhe der Schwerverkehrsabgabe soll durch die Kostenunterdeckung begrenzt werden. Die (aus der Schwerverkehrsabgabe) anfallenden Mittel sollen zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur und die Beiträge an die Kantone verwendet werden. Die geltende Uebergangslösung soll im Rahmen der "koordinierten Verkehrspolitik" durch eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe abgelöst werden.

Diese Vorlage befindet sich zurzeit in der parlamentarischen Beratung. In seiner Sitzung vom 12. Juni 1985 hat der Ständerat mit 27:7 Stimmen den Beschlussesentwurf vom 20. Dezember 1982 betreffend koordinierte Verkehrspolitik (Aenderung der Bundesverfassung)- mit gewissen Modifikationen - angenommen.

Die Initiative ist überflüssig!

Weil sich die Vorlage über die Koordinierte Verkehrspolitik (KVP) zurzeit in der parlamentarischen Behandlung befindet und in diesem Rahmen die Finanzierung des Verkehrs grundsätzlich und umfassend geregelt werden soll, ist die Schwerverkehrsinitiative des VCS überflüssig und eine Zwängerei. Die Initianten haben ihr Volksbegehren nicht zurückgezogen und das zu erwartende Nein in der Abstimmung könnte deshalb auf die KVP-Vorlage sogar eher kontraproduktive Auswirkungen haben. Dennoch: die VCS-Initiative rennt Türen ein, welche das Parlament bereits öffnet und sie erübrigt sich deshalb.
