

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 09. Februar 1984/hpg

Pressedienst 5

Sehr geehrte Damen,
sehr geehrte Herren,

Sie erhalten in der Beilage den fünften Pressedienst des Schweizerischen Aktionskomitees für die Schwerverkehrsabgabe. Er enthält einen Beitrag des Zentralsekretärs der Schweizerischen Gesellschaft für Umweltschutz, Dr. Werner Spillman über die Notwendigkeit der Schwerverkehrsabgabe aus Sicht des Umweltschutzes. In einem zweiten Beitrag unter dem Titel "Preiserhöhungen als Feigenblatt" befasst sich der bekannte Wirtschaftspublizist Dr. Richard Schwertfeger mit der offensichtlichen Teuerungslüge, welche das gegnerische Komitee gegen die Schwerverkehrssteuer in die Welt gesetzt hat. In einem dritten Artikel begründen wir schliesslich allgemein und grundsätzlich die Notwendigkeit einer Schwerverkehrsabgabe.

Wir danken Ihnen, wenn Sie auch unserem Pressedienst Ihre geschätzte Aufmerksamkeit schenken. Neben einer - aus finanziellen Gründen bescheidenen - Inseratenkampagne in der Schweizer Presse versuchen wir auch mit diesen Beiträgen Ihrer Redaktion und Ihren Lesern die sachlichen Hintergründe der Schwerverkehrsabgabe nahezubringen. Selbstverständlich sind wir gerne bereit, Ihnen auf Wunsch den einen oder anderen Exklusivartikel von einem Parlamentarier aus dem Einzugsgebiet Ihrer Zeitung zu vermitteln.

mit freundlichen Grüssen

Schweizerisches Aktionskomitee
für eine Schwerverkehrsabgabe
Der Pressechef

Hans Peter Graf

Hans P. Graf

Beilagen: erwähnt

Bern, 9. Februar 1984

Preiserhöhungen als Feigenblatt

von Dr. Richard Schwertfeger

PD. Als "staatliche Warenverteuerung" diffamiert ein gegnerisches, vor allem von Lastwagenbesitzern getragenes Komitee die Schwerverkehrsabgabe des Bundes, über die wir am 26. Februar abstimmen. Nehmen wir diese Behauptung etwas unter die Lupe.

Die vom Bund gewünschte Schwerverkehrsabgabe macht, nach dem Fahrzeuggewicht abgestuft, zwischen 500 und 3'000 Franken im Jahr aus. Im Vergleich dazu betragen die reinen Kosten für Dieselöl eines 28-Tönners und 40'000 Kilometer Fahrleistung im Jahr gute 16'000 Franken.

Nehmen wir nun an, der 28-tönnige Lastzug fahre jeden Werktag voll beladen von Basel nach Bern und zurück. Dies ergibt rund 200 Fahrkilometer im Tag oder 40'000 Kilometer im Jahr. Befördert werden auf der Hin- und Rückfahrt je 15 Tonnen Nutzlast. Das ergibt 6'000 Tonnen im Jahr.

Auf diese 6'000 Tonnen müssen nun die 3'000 Franken Schwerverkehrsabgabe verteilt werden. Die Rechnung ist schnell gemacht: auf die Tonne macht das 50 Rappen aus, auf das Kilo tausendmal weniger, genau gesagt, fünf hundertstel Rappen. Wie bei den verhältnismässig hochwertigen Gütern, die bei uns mit Lastwagen über weite Distanzen befördert werden, da eine Preissteigerung erfolgen sollte, ist schleierhaft.

Die Schwerverkehrssteuer kann grösstenteils vom Strassentransportgewerbe, vor allem aber auch von den Unternehmen, die ihre eigenen Waren verteilen, durch Rationalisierungsmassnahmen aufgefangen werden. Wer hat sich nicht schon auf einer Bergstrasse geärgert, wenn vor ihm drei Lastwagen verschiedener Verteilorganisationen miteinander und alle nur teilweise beladen das gleiche Ziel - das Restaurant auf der Passhöhe - mit Russ und Qualm zu erreichen suchten?

Die Schwerverkehrsabgabe dürfte hier einen höchst notwendigen Anreiz geben, dass vermehrt kleinere Fahrzeuge, die weniger belastet werden, eingesetzt werden. Diese kann man dafür auch in Berggebieten, wo die Nachfrage geringer ist, voll beladen.

Wenn eine Warenverteuerung, die nicht nachweisbar ist, vorgetäuscht werden muss, um eine Abstimmungsvorlage zu bodigen, so lässt das doch tief blicken. Offenbar soll damit von der Tatsache abgelenkt werden, dass das Strassentransportgewerbe noch lange nicht alle Rationalisierungsmöglichkeiten ausgeschöpft hat. Die Schwerverkehrsabgabe bietet dafür gezielte Anreize. Davon profitieren Personenwagenfahrer, Umwelt und öffentlicher Verkehr in gleichem Masse.

Bern, 9. Februar 1984

Schwerverkehrsabgabe und Umweltschutz

Dr. Werner Spillmann,
Zentralsekretär der Schweizerischen Gesellschaft für Umweltschutz SGU, Zürich

Der Schwerverkehr weist in der Strassenrechnung schon seit Jahren eine massive Unterdeckung aus. Die Schwerverkehrsabgabe, über die am 26. Februar abgestimmt wird, soll pro Jahr rund 150 Mio. Franken einbringen, d.h. sie beträgt weniger als die Hälfte des mutmasslichen Defizits gemäss der heute gültigen Strassenrechnung. Die Abgabe ist also aus wirtschaftlichen Gründen mehr als gerechtfertigt. Aus der Sicht des Umweltschutzes gibt es darüber hinaus noch zahlreiche wichtige Gründe, welche für die zusätzliche Belastung des Schwerverkehrs sprechen.

Der ständig zunehmende Lastwagenverkehr in der Schweiz ist eine wichtige Ursache für die Luftverschmutzung und den Lärm. Für Lastwagen gibt es - abgesehen von einem praktisch wirkungslosen "Russtest" - keine Abgasvorschriften. Der Anteil der Lastwagen an der Luftverschmutzung aus dem Verkehr ist denn auch sehr hoch. Gemäss vorläufiger Berechnungen des Bundesamtes für Umweltschutz und des Stabes für Gesamtverkehrsfragen beträgt er beispielsweise bei den Stickoxiden rund 20 %. Da - im Gegensatz zu den Personenwagen - keine ernsthaften Bemühungen im Gange sind, wirksame Abgasvorschriften rasch einzuführen, ist mit einem starken Anstieg dieses Prozentsatzes zu rechnen.

Wie stark störend die Abgaswolken der Lastwagen sind, wissen alle diejenigen Fussgänger, die z.B. auf Traminseln oder Trottoirs von Russ und Rauch manchmal fast eingenebelt werden oder auch die Fahrer von Personenwagen, die längere Zeit hinter Lastwagen fahren müssen. Die Abgase aus Dieselmotoren sind zudem besonders gefährlich. Untersuchungen haben gezeigt, dass Dieselmotoren mit krebserregenden Substanzen beladen sind. Diese feinen Russpartikel können bis in die feinsten Verästelungen des Lungengewebes gelangen.

Lastwagen sind nicht nur besonders stinkende, sondern auch besonders laute Fahrzeuge. Ein einzelner schwerer Lastwagen erzeugt fast doppelt so viel Lärm wie ein Personenwagen. Untersuchungen haben gezeigt, dass für den hohen Lärmpegel entlang von Hauptverkehrsstrassen vor allem der Lastwagenverkehr verantwortlich ist. Obwohl auf den 1. Oktober 1986 eine Verschärfung der Lärmgrenzwerte beschlossen wurde, dürfte sich daran nichts ändern, denn die Lärmdifferenz zwischen Personen- und Lastwagen wird gleich bleiben.

In den letzten Jahren hat der Güterverkehr auf der Strasse stark zugenommen. Besonders betroffen sind die Gebiete mit grossem Transitgüterverkehr, wie z.B. die Kantone Uri und Tessin. Es ist damit zu rechnen, dass der Transitverkehr nach der durchgehenden Fertigstellung der Autobahn N2 nochmals erheblich ansteigen wird. Das ist für die betroffenen Regionen unzumutbar und verkehrspolitisch und ökologisch unsinnig. Die Schwerverkehrsabgabe kann hier lenkend eingreifen und wenigstens ansatzweise eine Umlagerung auf den öffentlichen Verkehr zur Folge haben. Die Abgabe auf den ausländischen Fahrzeugen könnte manchen Lastwagentransporteur veranlassen, auf Huckepackzüge zu verladen, denn die Zufahrt zu den Huckepackstationen wird voraussichtlich gebührenfrei sein.

Bern, 9. Februar 1984

Die Schwerverkehrsabgabe ist notwendig

re. Die Gegner der Schwerverkehrsabgabe, über welche das Schweizer Volk am kommenden 26. Februar abzustimmen hat, wollen uns weismachen, dass der Schwerverkehr die verursachten Kosten nicht nur deckt, sondern dass sogar eine Ueberdeckung besteht. Damit dies aber nach der Strassenrechnung der Fall wäre, müssten die Lastwagen- und Carbesitzer zwischen 191 bis 497 zusätzliche Mio Franken entrichten. Mit der Schwerverkehrsabgabe werden aber lediglich 150 Mio Franken einkassiert werden. Zudem ist diese Massnahme auf zehn Jahre befristet.

Aus der Strassenrechnung 1981 geht hervor, dass der Schwerverkehr nur 67 % der verursachten Kosten deckt. Es ist deshalb nicht mehr als gerecht, dass sie vermehrt zur Deckung beigezogen werden.

Die Organisationen der Lastwagenbesitzer - eine der stärksten wirtschaftlichen Gruppen unseres Landes - kämpfen verbissen, um diese bescheidene Abgabe zu Fall zu bringen. Geschickt haben sie es verstanden, aufgrund von Gefälligkeitsgutachten glauben zu lassen, dass die Lastwagen weit mehr als die verursachten Strassenkosten decken. Mit den bedeutenden finanziellen Mitteln für ihre Kampagne ist es ihnen möglich, den Zweifel zu nähren.

Nun ist aber erwiesen, dass Autobahnstrecken und Kunstbauten, vor allem Brücken, durch den Schwerverkehr arg in Mitleidenschaft gezogen werden. Nach knapp zwei Jahrzehnten müssen zahlreiche fast vollständig erneuert werden. Dadurch wird der Fehlbetrag in der Strassenrechnung noch gesteigert werden.

Nun ist die Schwerverkehrsabgabe durchaus tragbar. Sie variiert zwischen 500 Franken und 3 000 Franken pro Jahr, dies für Lastwagen und Sattelschlepper von über 19 Tonnen, für Anhänger zwischen 500 Franken und für solche von mehr als 10 Tonnen 1 500 Franken. Für Autocars ist eine Pauschaltaxe von 500 Franken vorgesehen.

Die Opponenten wollen ferner den Teufel der Erhöhung der Konsumenten-Preise wegen der Schwerverkehrsabgabe heraufbeschwören. In unserem Land sind rund 50 000 Lastwagen und Sattelschlepper immatrikuliert. Dazu kommen noch 5 500 Autocars mit über 3,5 tonnen. Insgesamt legen sie jährlich gegen 2 Mia Kilometer im Jahr zurück. Dazu schätzt man, dass täglich 2 400 Lastwagen und Sattelschlepper sowie 450 Autocars aus dem Ausland in unser Land einfahren. Diese sollen aufgrund ihrer Aufenthaltsdauer in unserem Land taxiert werden.

Eine Rechnung hat ergeben, dass der Index der Konsumentenpreise nach Einführung der Schwerverkehrsabgabe um weniger als 0,05 % stiege. Das Teuerungsargument ist demnach hinfällig.

Ferner reden die Gegner vom Verlust von Arbeitsplätzen. Dies wird nicht der Fall sein, da die Waren nach wie vor befördert werden müssen.

Schliesslich wird emotionell vorgebracht, dass die Preise für Autocarreisen der Rentner erhöht werden müssten. Die bescheidene Pauschale von 500 Franken wird keinen Einfluss haben, wenn man die Gesamtheit der durchfahrenen Kilometer und der beförderten Personen teilt.

Die Schwerverkehrsabgabe ist umweltfreundlich. Seit 1960 (Beginn des Autobahnbaus), hat sich der Gütertransport auf der Strasse vervielfacht, der Güterverkehr mit der Bahn ist aber nur um einen Drittel angestiegen. Diese Entwicklung bremsen entspricht den Anforderungen des Umweltschutzes.