

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 02. Februar 1984/hpg

Pressedienst 4

Sehr geehrte Damen,  
sehr geehrte Herren,

Sie erhalten in der Beilage den vierten Pressedienst des Schweizerischen Aktionskomitees für die Schwerverkehrsabgabe. Er enthält einen Beitrag von Nationalrat Hans Rudolf Nebiker. Der Präsident des Aktionskomitees geht darin nochmals grundsätzlich auf die Richtigkeit und Notwendigkeit einer Schwerverkehrsabgabe ein. In einem zweiten Beitrag unter dem Titel "Es ist höchste Eisenbahn!" behandelt altNationalrat Paul Biderbost den Aspekt des Wettbewerbs zwischen Schiene und Strasse. Und Stefan Frey vom WWF schliesslich bezeichnet in seinem Artikel die Schwerverkehrsabgabe zu Recht als "umweltpolitisches Minimum".

Wir danken Ihnen, wenn Sie auch unserem Pressedienst Ihre geschätzte Aufmerksamkeit schenken. Wir bemühen uns, Ihnen in unseren Beiträgen vor allem mit sachlicher Argumentation und gesicherten Zahlen ein Bild von der Problematik zu vermitteln. 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, 02. Februar 1984

## Ja zur Schwerverkehrsabgabe

Nationalrat H.R. Nebiker, Diegten

---

PD. Am 26. Februar findet die Eidg. Volksabstimmung über die Einführung einer Schwerverkehrsabgabe statt. Es geht dabei um eine pauschale, gewichtsabhängige Abgabe von Fr. 500.-- bis Fr. 3'000.-- pro Jahr für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen. Diese Form der Schwerverkehrsabgabe ist auf 10 Jahre befristet. Sie soll später im Rahmen des in einigen Jahren zur Abstimmung kommenden neuen Verfassungsartikels über eine koordinierte Verkehrspolitik in eine definitive Form übergeführt werden.

Der Vorschlag von Bundesrat und Parlament zur Einführung einer Schwerverkehrsabgabe basiert auf Argumenten aus 3 Bereichen:

1. Auf finanzpolitischen Ueberlegungen,
2. auf Gründen der Verkehrspolitik und
3. auf der Verantwortung für die Umwelt.

### Die finanzpolitischen Ueberlegungen

Trotz zahlreichen Sparmassnahmen, trotz Abbau von staatlichen Leistungen, trotz Personalstop und trotz einer Revision der Warenumsatzsteuer ist es bis jetzt nicht gelungen, die Bundesfinanzen ins Gleichgewicht zu bringen. Die Defizite steigen trotz allen Sparanstrengungen. Die Gesamtverschuldung des Bundes hat den alarmierenden Betrag von 24 Mia. Franken überschritten. Die finanzielle Lage der Kantone und der Gemeinden ist nicht viel besser. Der Bundeshaushalt kann also auch nicht zu deren Lasten saniert werden. Es braucht gewisse Mehreinnahmen.

Es war naheliegend solche Mehreinnahmen nach dem Verursacherprinzip dort zu suchen, wo der öffentlichen Hand erhebliche Kosten entstehen: im Verkehrsbereich, bei den ungedeckten Strassenausgaben.

### Die Strassenrechnung

Seit die Strassenrechnung geführt wird, wurden die Kosten der Strassen noch nie durch die entsprechenden Einnahmen gedeckt. Bund, Kanton und Gemeinden gaben in den letzten 20 Jahren 9.4 Mia. mehr für den Bau und Unterhalt der Strassen aus, als in Form von Benzinzöllen, Zollzuschlägen, Zöllen auf eingeführten Motorfahrzeugen und Motorfahrzeuggebühren eingenommen wurde. Im Schnitt sind das Mehrausgaben von 450 Mio. pro Jahr. Der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad des Strassenverkehrs pro 1981 betrug nur 83.2 %. An dieser Unterdeckung ist gemäss offizieller Strassenrechnung der Schwerverkehr pro 1981 mit 208 Mio. Franken beteiligt.

Mit der vorgesehenen Schwerverkehrsabgabe - übrigens ebenfalls mit der gleichzeitig zur Abstimmung gelangenden Vorlage über eine Autobahnvignette - will man das Defizit in der Strassenrechnung abbauen. Man rechnet bei der pauschalen Schwerverkehrsabgabe mit einem Ertrag von rund 90 Mio. Fr. von den inländischen Fahrzeugen und mit einem Ertrag von rund 60 Mio. Fr. von den ausländischen schweren Motorfahrzeugen; insgesamt rund 150 Mio. Fr. pro Jahr. Die Belastung des inländischen Schwerverkehrs ist also bescheiden und durchaus tragbar.

### Die verkehrspolitischen Ueberlegungen

Auch in der Verkehrspolitik geht man vom Prinzip der Kostendeckung durch die einzelnen Verkehrsträger aus. Die ungedeckten Strassenkosten bezahlen wir mit Steuergeldern. Dies bewirkt eine Wettbewerbsverzerrung gegenüber der Bahn, die deswegen keine kostendeckenden Tarife geltend machen kann.

Von verkehrspolitischer Bedeutung ist auch, dass ebenfalls der ausländische Schwerverkehr mit der Abgabe belastet wird. Bekanntlich tragen bis jetzt die ausländischen Schwerverkehrsfahrzeuge nichts zur Deckung unserer Strassenkosten bei, weil im umliegenden Ausland das Dieselöl billiger getankt werden kann und damit keine Treibstoffabgaben in der Schweiz anfallen. Namentlich auf den Transitrouten, besonders am Gotthard, stellt der Lastwagentransitverkehr ein grosses Problem dar. Durch die Schweiz sind die Nord-Süd-Verbindungen am kürzesten und schnellsten. Sie waren bis jetzt auch kostenlos, während in Oesterreich und Frankreich Tunnel-, Autobahn- und Transitgebühren bezahlt werden müssen. Mit der Fertigstellung der Autobahn im Tessin wird der ausländische Lastwagentransitverkehr noch weiter zunehmen. Dafür haben wir unsere Autobahnen nicht gebaut.

Die Schwerverkehrsabgabe wird auch dazu beitragen, dass ein Teil des Güterverkehrs, namentlich des Fernverkehrs, wieder auf die Bahn zurückverlegt wird, oder dass zumindest die Bahn nicht noch mehr Güter an den Strassenverkehr verliert. Angestrebt ist eine Ausweitung des Huckepack- und des kombinierten Verkehrs Schiene/Strasse. Auch das ist verkehrspolitisch sinnvoll, denn viele unserer Autobahnstrecken sind wegen des Lastwagenverkehrs überlastet. Es kommt zu Stauungen und Behinderungen des übrigen Motorfahrzeugverkehrs.

Bei einer stärkeren Belastung des Lastwagenverkehrs darf erwartet werden, dass die Lastwagen besser ausgelastet werden und dass gesamthaft für die gleiche Transportmenge weniger Fahrzeuge eingesetzt werden um Kosten zu sparen.

#### Die Verantwortung für unsere Umwelt

Unbestritten ist, dass der Motorfahrzeugverkehr, auch der Lastwagenverkehr unsere Umwelt in erheblichem Masse beeinträchtigt. Aus Verantwortung für die Umwelt sollte das Motorfahrzeug auf das Notwendige beschränkt werden. Bis jetzt machen wir aber gerade das Gegenteil: Wir fördern den Strassenverkehr! Mit Steuergeldern wird ein Teil der Strassenkosten bezahlt. Steuergelder kosten auch die übrigen Folgen des Motorfahrzeugverkehrs wie erhöhte Gesundheitskosten, Luftverschmutzung und andere Umweltschäden.

Eine Schwerverkehrsabgabe allein kann das Waldsterben nicht verhindern. Sie leistet aber einen Beitrag, wenn erreicht wird, dass ein Teil der Gütertransporte auf die umweltfreundlichere Schiene zurückverlegt wird. Sie ist ein Schritt in der richtigen Richtung.

Ein Ja zur Schwerverkehrsabgabe bedeutet also auch, dass man sich der Verantwortung für die Umwelt bewusst ist. Wenn wir weiter den Strassenverkehr begünstigen, indem wir zulassen, dass er nicht einmal die direkten Strassenkosten deckt, wird er sich immer mehr ausdehnen. Die Folgen sind noch mehr Strassen, noch mehr Kulturlandverlust, noch mehr zerstörter Lebensraum. Dem gilt es Einhalt zu gebieten. Ich hoffe, dass die Stimmbürger dies erkennen, dass sie sich nicht von der Propagandaflut der Gegner von zusätzlichen Verkehrsabgaben überfahren lassen und dass sie sich der Verantwortung für die Umwelt bewusst werden, mit einem Ja zur Schwerverkehrsabgabe.

Bern, 02. Februar 1984

**Es ist höchste Eisenbahn!**

von alt Nationalrat Dr. Paul Biderbost (CVP, Naters, VS)

---

PD. Ja, es presst! Allerdings hat die Schwerverkehrsabgabe nur indirekt mit der Eisenbahn zu tun. Aber Schiene und Strasse haben sehr viel gemeinsam, zum Beispiel die leidigen Defizite.

Während jedoch bei den Bahnen die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen, die Nichtverzinsung des Dotationskapitals und das eigentliche Defizit - meist noch im gleichen Topf - bei Franken und Rappen auf dem Tisch liegen, streitet man sich bei der Strassenrechnung ausgiebig über die Höhe der Unterdeckung. Und derweil Bund, Kantone und Gemeinden Millionen und Abermillionen in den Strassenverkehr buttern, zerbrechen sich Professoren den Kopf welche Ausgaben in welchem Ausmass welcher Kategorie von Motorfahrzeugen anzulasten seien. Bei allen Divergenzen steht aber fest, dass die Schwerverkehrsabgabe, Zuschnitt 1984, nicht genügt um das Schwerverkehrsdefizit abzudecken.

Dabei spricht die Strassenrechnung immer nur von den Wegkosten, es fehlen also die sozialen Kosten, wo die schweren Brummer ganz schlecht abschneiden. Im Zeitalter des Waldsterbens denkt man noch vor den Unfallkosten natürlich zuerst einmal an das Abgasproblem, wo dringend Remedur geschaffen werden muss und das wird Milliarden aus allgemeinen, also Steuermitteln, verschlingen. Neben der Verschmutzung der Luft kommt noch diejenige der Gewässer und des Bodens (Blei usw.) hinzu, ebenso vermehrter Lärm und ein gewaltiger Verschleiss an Boden. Gerade der Schwerverkehr hat zur Folge, dass die Strassen grösser dimensioniert und stärker gebaut werden müssen.

Wenn aus dem Gesagten klar der Vorteil der Bahn (welche noch einheimische und erneuerbare Energie verbraucht) hervorgeht, wäre es dennoch falsch, hemdsärmelig auf die unbeliebten Brummer zu fallen. Im Gegenteil auch der Lastwagen hat unleugbare und unersetzbare Vorteile, so in der Feinverteilung, oder einfach als einzige zur Verfügung stehende Infrastruktur (wie in manchen Berggebieten). Schiene und Strasse dürfen deshalb keinen unsinnigen Kampf gegeneinander führen, sondern müssen versuchen in einer vernünftigen, insgesamt billigeren Lösung eine wesensgerechte Teilung des Verkehrs herzubringen.

Die Bahnen sind gewillt, eine Vorleistung zu bringen und wollen deshalb - nicht leichten Herzens - beim Stückgut die für sie nicht zugeschnittene Feinversorgung auf kleiner Fläche dem Lastwagen überlassen. Auch die Ueberlandstrecken können unter Einbezug des Lastwagens mittels des vom Bund teilfinanzierten Huckepack oder kombinierten Verkehrs sinnvoll und umweltfreundlich bedient werden.

Am Lastwagen ist es, jetzt auch etwas zur finanziellen Sanierung der Warenverteilung beizutragen. Die gegenwärtige als niedrige Pauschalabgabe konzipierte Vorlage ist eine "sanfte" Form hierfür. Sie belastet den Schwerverkehr sogar weniger als die Preisschwankungen beim Treibstoff. Also keine Rede von einer untragbaren Last oder gar von "Teuerung" wie es die Nein-Propaganda irreführend tut. Bei einer "kräftigeren" Lösung, wie also eine massive, leistungsbezogene Individualabgabe, wie sie der Bundesrat zuerst vorsah, müsste eine Sonderregelung für die nur mit Lastwagen zu erschliessenden Gebiete vorgesehen werden. Das ist aber jetzt nicht nötig, denn mit ihren bescheidenen Ansätzen ersetzt die heutige Vorlage die infolge Unterdeckung entstehenden Fehlbeträge nicht, aber sie ist ein Schritt in die richtige Richtung hin zur Anwendung des Verursacherprinzips und zu einer wesensgerechten Teilung des Verkehrs. Diesen ersten Schritt müssen wir machen.

Das einzige was wir uns jetzt nicht länger leisten können, ist nichts zu machen gegen die Abgasplage (Waldsterben), und gegen die Energieverschwendung. In einer einheitlichen Sicht des Verkehrs, ob er sich auf der Schiene oder auf der Strasse abspiele, müssen wir handeln und zwar sofort. Es ist höchste Eisenbahn.

\* \* \*

Bern, 02. Februar 1984

## Die Schwerverkehrsabgabe: umweltpolitisches Minimum

von Stefan Frey, World Wildlife Fund WWF der Schweiz

---

PD. Lärm, Luftverschmutzung, Landschaftszerstörung und Gefahren für Leib und Leben: Folgen einer Verkehrspolitik, die sich zunehmend gegen Mensch und Natur richtet. Mit der Schwerverkehrsabgabe, über die das Schweizer Volk am 26. Februar abstimmen wird, kann ein erster Schritt in Richtung umweltgerechterer Verkehrspolitik getan werden.

Aus der Sicht des Umweltschutzes gibt es eine ganze Anzahl von Gründen, weshalb zu einer Schwerverkehrsabgabe, wie sie Bundesrat und Parlament dem Volk zur Abstimmung vorlegen, Ja gesagt werden muss. Selbst bei verschiedenen Berechnungsmodellen über die Kostendeckungsgrade der einzelnen Fahrzeugkategorien gibt es keinen Zweifel, dass ausgerechnet der Schwerverkehr seine direkten Kosten nicht deckt. Die indirekten Kosten, verursacht durch Luftverschmutzung, Landschaftszerstörung und nicht zuletzt durch Gesundheitsschäden, können nur annähernd geschätzt werden, Sie müssten mit Milliardenbeträgen beziffert werden. Mit dem von Umweltschützern immer wieder geforderten Verursacherprinzip muss daher endlich ernst gemacht werden.

### Ein Anfang

Die pauschale Verkehrsabgabe, die eine jährliche Belastung zwischen 500 und 3'000 Franken für in- und ausländische Lastwagen, Sattelschlepper und Autocars bringen wird, erfüllt bei weitem nicht alle Forderungen nach einer umweltgerechten Verkehrspolitik. So ist kaum zu erwarten, dass die jährlich 2 Milliarden Kilometer, die von den Brummern über 3,5 t Gesamtgewicht zurückgelegt werden, innert kurzer Zeit verringert werden. Wesentlich an der etwas nach mehr Gerechtigkeit trachtenden Schwerverkehrsabgabe ist jedoch, dass die Spiesse zwischen dem umweltfreundlichen öffentlichen Gütertransport und dem umweltgefährdenden Strassentransport ein bisschen ausgeglichener werden. Die Mehreinnahmen von jährlich 150 Millionen Franken werden zudem dringend gebraucht, um die gravierenden Umweltschäden mit Beiträgen aus einer somit leicht entlasteten Bundeskasse zu lindern.

Längerfristig könnte somit eine Stabilisierung der Strassentransporte und allmählich deren Reduktion insbesondere im Güterfernverkehr angestrebt werden. Es liegt auf der Hand, dass hier der Ansatz für eine bessere Auslastung des Bahnnetzes und damit eine Entlastung der Umwelt von Tausenden von Tonnen Schwefeldioxid, Stickstoffoxiden, Staub und eine Abnahme empfindlicher Geruchsimmissionen vorhanden ist.

Ein Ja zur Schwerverkehrsabgabe korrigiert deshalb nicht nur eine schiefe Strassenrechnung, sondern bedeutet vor allem auch ein Anfang für eine umweltgerechtere Verkehrspolitik.

Aus ökologischer Sicht haben deshalb bei der Schwerverkehrsabgabe nicht die Kostenrechnungen Priorität, sondern ihre Auswirkungen auf die ökologische Bilanz, wo kaum mit Franken und Rappen gerechnet werden kann.

#### **Umweltorganisationen für die Schwerverkehrsabgabe**

Der WWF Schweiz, der Schweizerische Bund für Naturschutz, die Schweizerische Gesellschaft für Umweltschutz, der Rheinaubund und der Verkehrsclub der Schweiz haben für die Schwerverkehrsabgabe die Ja-Parole herausgegeben.

\*\*\*