

Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 79 (1984)
Heft: 1

Rubrik: Telex

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 10.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

massive Verlagerung der Gütertransporte von der Strasse auf die Schiene. Wer für Umwelt- und Landschaftsschutz eintritt, kann kein Interesse daran haben, dass möglichst viele schwere Brummer auf unseren Strassen und in unseren Ortschaften zirkulieren. Auf der andern Seite muss die viel umweltfreundlichere Bahn wieder konkurrenzfähig werden. Dass für die Feinverteilung von Gütern, insbesondere in abgelegenen Regionen, immer eine gewisse Zahl von Lastwagen im Einsatz stehen wird, ist unbestritten. Für weite Distanzen aber und in gut erschlossenen Gegenden muss der Slogan «Für Güter die Bahn» Wirklichkeit werden. Diese letzten Ausführungen zeigen ebenfalls, wie wichtig es wäre, dass eine SVA leistungsabhängig gestaltet wird: Vielfahrer mit schweren Gewichten zahlen dann nämlich mehr als leichte Lastwagen, welche für die Feinverteilung über kürzere Strecken rollen. Leistungsabhängig heißt eben auch verkehrslenkend.

Preistreiber und Arbeitsplatzdiebe?

Die ASTAG bekämpft jede SVA mit Händen und Füßen, wobei zwei Argumente dominieren: die Abgabe verteuert die Waren und vernichtet Ar-

beitsplätze. Vor vier Jahren bezeichnete der Bundesrat die durchschnittliche Warenversteuerung durch eine (wohl gemerkt: leistungsabhängige, also insgesamt höhere) SVA auf weniger als zwei Promille. Wenn also das Lastwagengewerbe nicht die Gelegenheit benutzt, für sich etwas «a Schärme» zu bringen, kann die SVA-bedingte Warenversteuerung nur minim sein. Und die Arbeitsplätze? Wir müssen es einmal mehr sagen: Wir können nicht jeden gesellschaftspolitischen Unsinn (z.B. überrissenen Strassenbau, Medikamentenmissbrauch) betreiben, nur um Arbeitsplätze zu schaffen. Wichtig ist es, ökologisch sinnvolle Arbeitsplätze zu schaffen.

Ein erster Schritt

Die Vorlage, die am 26. Februar zur Abstimmung kommt, wurde unter dem Druck der Lastwagenlobby um die Komponente der Leistungsabhängigkeit gekürzt. Dies ist ein Mangel, welchen keine Geiss wegschleckt: die Kostenunterdeckung des Schwerverkehrs wird, wenn auch vermindert, bleiben; der Anreiz zum Umsteigen auf die Bahn wird weniger gross. Trotzdem sagen wir am 26. Februar ja zur SVA-Vorlage. Wichtig ist, dass zumindest

der Grundsatz einer solchen Abgabe einmal in der Bundesverfassung (Übergangsbestimmung vorderhand befristet auf zehn Jahre) verankert ist, und ein kleiner Betrag an die Kostendeckung ist besser als keiner. Zudem besteht die Möglichkeit einer späteren Korrektur: bekanntlich ist im Bundeshaus die VCS-Volksinitiative für eine gerechte Belastung des Schwerverkehrs hängig, welche eine leistungsabhängige Abgabe verlangt.

Verkehrs-Club der Schweiz

Telex

Brand in Wiedlisbach

Ein Grossbrand im bernischen Städtchen Wiedlisbach hat am 8. Dezember 1983 vier Altstadthäuser ganz und ein weiteres teilweise zerstört. Der Schaden geht in die Millionen, doch ist die Gemeinde willens, die niedergebrannten Gebäude wieder aufzubauen. Wiedlisbach war 1974 vom Schweizer Heimatschutz mit dem Henri-Louis-Wakker-Preis ausgezeichnet worden.

Kehrsiten geschützt

Die Stimmbürger der Gemeinde Stansstad haben den revidierten Zonenplan für Kehrsiten am Vierwaldstättersee zurückgewiesen. Damit bleibt dieses Gebiet von nationaler Bedeutung weiterhin mit einer Bausperre belegt. Die Gegner befürchteten, dass der neue Zonenplan eine Bauwelle auslösen könnte, da mit ihm Bau-land für 80 Wohneinheiten hätte eingezont werden sollen.

Wir gratulieren

Professor Albert Knöpfli, Ehrenmitglied des Schweizer Heimatschutzes und früherer Leiter des Instituts für Denkmalpflege der ETH Zürich, ist vom Deutschen Nationalkomitee für Denkmalpflege mit dem Karl-Friedrich-Schinkel-Ring ausgezeichnet worden. Dies in Anerkennung seiner Verdienste um die Erhaltung des kulturellen Erbes in Europa.

neurs pourraient encore s'estimer heureux.

L'introduction de la taxe poids lourds doit contribuer à transférer le transport des marchandises de la route au rail. Une diminution du trafic des poids lourds est une mesure qui s'impose du point de vue de la protection de l'environnement. Il faut donc fournir au rail les moyens d'améliorer sa situation concurrentielle. La distribution fine par camion dans les régions mal desservies par le train n'est pas remise en cause: la taxe doit être modeste pour les camions légers et doit avant tout frapper les gros camions destinés au trafic à grande distance.

Le lobby des poids lourds s'est juré de torpiller toute redevance et il aura pour cela recourt à la grosse artillerie. Il brandira la menace du renchérissement (évalué à un pour mille par le Conseil fédéral!) et le spectre du chômage dans la branche (malgré un nombre quasiment inchangé de personnes travaillant dans le secteur des transports). Ainsi, bien qu'insuffisant, ce projet doit être accepté. Il importe que le principe même d'une redevance sur le trafic des poids lourds soit introduit. Des améliorations pourront encore intervenir ultérieurement, grâce notamment à l'initiative populaire déposée par l'AST qui exige l'introduction d'une taxe calculée en fonction des prestations fournies.

Association suisse des transports

