

Schwerverkehrsabgabe ja oder nein?

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **79 (1984)**

Heft 1

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-175137>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Redevance sur le trafic des poids lourds: oui ou non?

Le projet de redevance sur le trafic des poids lourds soumis au scrutin populaire le 26 février prochain a perdu une partie importante de sa substance au cours des débats parlementaires. Il y a quatre ans, le Conseil fédéral proposait encore une taxe proportionnelle aux prestations (poids du véhicule + kilomètres parcourus) dont le produit se serait élevé à 350 millions de francs. Mais la version soumise au vote prévoit une taxe forfaitaire qui ne rapportera que 150 millions de francs par année.

On s'achemine progressivement vers l'acceptation du principe de causalité en vertu duquel chaque catégorie de transport paie les coûts qu'elle occasionne. Mais les coûts occasionnés par les poids lourds font justement l'objet d'une controverse qui dure depuis plusieurs années. Les camionneurs de l'ASTAG affirment payer déjà plus qu'ils ne coûtent! En revanche, une étude réalisée pour l'Association suisse des transports (AST) et la Société suisse pour la protection du milieu vital (SGU) indique un déficit de l'ordre de 400 à 600 millions de francs. D'autres chiffres intermédiaires sont également articulés. Il convient de préciser que tous ces chiffres ne tiennent pas compte des coûts sociaux (pollution, embouteillages, accidents, vibrations, accaparement du sol, etc.). Autant dire qu'avec une charge supplémentaire d'environ 500 millions de francs, les camion-



Schwerverkehrsabgabe ja oder nein?

Am 26. Februar hat der Souverän über zwei verkehrs- und umweltpolitisch bedeutsame Vorlagen abzustimmen: über die Einführung einer Schwerverkehrsabgabe und einer Autobahnvignette. Die erste steht dabei im Vordergrund des Interesses. Obwohl der Schweizer Heimatschutz zu ihr nicht Stellung nimmt, soll nachstehend einer umweltschützerisch orientierten Stimme Gelegenheit geboten werden, die Vorlage aus ihrer Sicht zu kommentieren.

Noch vor vier Jahren unterbreitete der Bundesrat dem Parlament eine Vorlage, welche eine *leistungsabhängige SVA* vorsah, eine Abgabe also, welche sich nach der Zahl der effektiv gefahrenen Kilometer und der tatsächlich transportierten Gewichte richtet. Eine solche SVA hätte einen Jahresertrag von ca. 350 Mio. Franken eingebracht. Nach intensivem Wirken der ASTAG, des Interessenverbandes des Lastwagengewerbes, und deren Freunde im Parlament wird nun ein Projekt vorgelegt, welches den Nutzfahrzeughaltern lediglich nach Lastwagengewicht abgestufte Pauschalen auferlegt und dem Bund jährlich ca. 150 Mio. Franken einbringt. Fürwahr eine eindruckliche Abmagerungskur!

Für Verursacherprinzip

Aus den Grundsätzen einer griffigen Verkehrspolitik ist

heute das *Verursacherprinzip* kaum mehr wegzudenken. Danach hat jedes Verkehrsmittel für die von ihm verursachten Kosten aufzukommen. Die Verwirklichung dieses Grundsatzes würde jenen Zustand herbeiführen, welcher den verschiedenen Verkehrsträgern ungefähr gleich lange Spiesse im Konkurrenzkampf zubilligt. Dies ist das Mindeste, was von einem vernünftig geregelten Verkehrswesen erwartet werden muss. Angesichts der durch den motorisierten Privatverkehr verursachten Schäden an Umwelt, Landschaft und Siedlungen liess sich auch eine eindeutige *Privilegierung des öffentlichen und des nicht-motorisierten Verkehrs vertreten!* Die SVA hat zum Ziel, das Verursacherprinzip auf dem Gebiet des Schwerverkehrs zu realisieren. Kernfrage ist demnach: Wie hoch sind die dem Schwerverkehr anzulastenden Kosten?

Mit der Schwerverkehrsabgabe sollen unter anderem die Gütertransporte vermehrt von der Strasse... (Bild Schmidt).

La taxe sur les poids lourds a notamment pour but de détourner une partie des transports de marchandises...

Gerangel um die Kostendeckung

Bei dieser Frage setzt nun der grosse Streit ein. Experten, Gefälligkeitsgutachter und unzimmerliche Interessenvertreter sowie die Umweltorganisationen sind daran beteiligt. Die ASTAG-Leute haben das Kunststück zustande gebracht, sich eine *Kostenüberdeckung* des Schwerverkehrs zu errechnen. Der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) und die Schweiz. Gesellschaft für Umweltschutz (SGU) dagegen beziffern die *Kostenunterdeckung* auf 400–600 Mio. Franken jährlich. Dazwischen werden weitere Zahlen herumgeboten. Für die Berechnungen der VCS- und SGU-Experten spricht die Tatsache, dass diese an keine Wirtschaftsinteressen gebunden sind. Dazu tritt ein weiterer wichtiger Punkt: in all diesem Zahlenwirrwarr sind die sozialen Kosten, also die Folgekosten von Unfällen, Luftverschmutzung, Landschaftsverschleiss, Gebäudeerschütterungen usw., noch *nicht* enthalten. Würden diese, wie es die Umweltorganisationen seit langem fordern, ebenfalls einbezogen, wäre der Schwerverkehr mit einer Anlastung von Kosten im Bereich von 500 Mio. Franken noch gut bedient! Alles in allem ist also die Einführung einer SVA sicher gerechtfertigt, oder besser: *dringend nötig*.

Ziel der SVA

Reden wir nicht um den Brei: erstes Ziel einer SVA ist eine

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 bezifferte der Bundesrat die durchschnittliche Warenversteuerung durch eine (wohlgemerkt: leistungsabhängige, also insgesamt höhere) SVA auf weniger als zwei Promille. Wenn also das Lastwagengewerbe nicht die Gelegenheit benützt, 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. überbrissenen 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 Altschadthäuser ganz und ein weiteres teilweise zerstört. Der Schaden geht in die Millionen, doch ist die Gemeinde willens, die niedergebrannten Gebäude wiederaufzubauen. 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 Bauland 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 recouru 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

... auf die Schiene verlagert werden (Archivbild SHS, Lötschberg-südrampe).

... vers le rail.

