

Ich hätte eigentlich die Absicht, mich zu den einzelnen Punkten zu äussern. Herr Kündig selber hat zugegeben, dass einiges erledigt sei. Anderes ist im Fluss. Wieder anderes wird sich noch regeln lassen. In vielen Fällen handelt es sich nur um administrative Belange. Ich verzichte deshalb, zu den einzelnen Punkten Stellung zu nehmen.

Zum Schluss möchte ich nur noch zum Ausdruck bringen: Wenn das Postulat lediglich anstrebt, wohl beabsichtigte, aber im Moment noch ausstehende Neuregelungen zu forcieren, kann es keinen Schaden anstellen. Wenn es aber auch die Befürchtungen beinhaltet, es strebe Verschlechterungen an in Richtung der gesetzlichen Minimalforderung, dann müsste es abgelehnt werden. Tatsache bleibt eben, und das ist wichtig, dass das Postulat etwas Unruhe in die Reihen der Versicherten gebracht hat.

Ich darf nun wohl annehmen, dass die Befürchtungen zumindest zum grössten Teil unbegründet sind, und ich bin froh darüber. Von Seiten der Versicherten ist man bereit, selber mehr zu leisten und zur Sanierung der Kassen beizutragen. Das ist deutlich aus den Ausführungen und Stellungnahmen von Herrn Prof. Bühlmann am finanzpolitischen Seminar in Zofingen zum Ausdruck gebracht worden.

Ich erkläre deshalb: Ich habe keinen Anlass, mich gegen das Postulat zu wenden. Ich nehme zur Kenntnis, dass es keine Herabminderung der Leistungen oder eine Verschlechterung in Richtung Minimalforderung will.

Kündig: Gestatten Sie mir noch ein Wort zu den Äusserungen von Herrn Weber. Wenn Herr Weber das Postulat so auslegt, dass keine Veränderungen am heutigen Stand der Personalvorsorge möglich sind oder möglich sein sollten, dann, glaube ich, legt er es falsch aus.

Ich will mit diesem Postulat mit Sicherheit nicht, dass wir das Bundespersonal die gesetzlichen Mindestbestimmungen des BVG als zukünftige Limite anstreben. Mir scheint aber, dass einige Punkte für die Zukunft wichtig sind und überprüft werden müssen. Bundesrat Stich hat sehr richtig gesagt, dass uns die Altersstruktur in Zukunft einige Probleme auferlegen wird, und zwar nicht nur in bezug auf die Personalvorsorge beim Bund, sondern früher oder später auch bei der AHV und bei anderen Sozialwerken. Dies bedingt, dass man von Zeit zu Zeit wieder einmal Grundsatzüberlegungen macht und sich die Frage stellt, ob die zukünftige Entwicklung nicht anders zu gestalten ist.

Da ist zum Beispiel die Frage: Sind die Leistungen der heutigen Personalvorsorge des Bundes richtig, oder sind sie zu hoch? Ich möchte heute weder behaupten, sie seien zu hoch noch sie seien zu niedrig; aber mir scheint eine Überprüfung sei von Zeit zu Zeit notwendig. Wesentlich ist mir auch, dass die Frage des Teuerungsausgleichs wieder einmal angegangen wird und im Bereich des Teuerungsausgleichs insbesondere die Frage der Beteiligung der Arbeitnehmer an den Kosten überdacht wird, denn sonst werden wir das unlimitierte Defizit, das heute nahezu so viel wie die Arbeitgeber- und Arbeitnehmerbeiträge zusammen ausmacht, in Zukunft diskussionslos zu tragen haben.

Ich glaube auch, dass die Wünsche nach mehr Transparenz im Bereich der Altersvorsorge ein berechtigtes Anliegen sind; denn wir haben ja insbesondere durch das BVG versucht, ganz allgemein mehr Transparenz in die Altersvorsorge zu bringen.

Es geht mir also heute mit meinem Postulat nicht darum, zu sagen, wir müssten Leistungen verändern, sondern es geht mir darum, dass man ganz klare Konzepte für die Zukunft schafft und die grundsätzliche Überprüfung des heute Bestehenden vornimmt, ohne eine Wertung damit zu verbinden.

Vizepräsident: Wird das Wort noch verlangt? – Das ist nicht der Fall.

Überwiesen – Transmis

85.361

Interpellation Hefti

Schwerverkehrsabgabe. Auswirkungen

Redevance sur les poids lourds. Répercussions

Wortlaut der Interpellation vom 5. März 1985

Der auch für Bundesrat und Bundesversammlung unerwarteten Reaktion des Auslandes auf die Einführung der Schwerverkehrsabgabe war sich das Schweizervolk anlässlich der Abstimmung kaum bewusst.

Der Bundesrat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Ist wegen der Schwerverkehrsabgabe, abgesehen von den Nachteilen für unser Transportgewerbe, mit weiteren Folgen zu rechnen, welche die Beziehungen der Schweiz zum Ausland belasten?

2. Bejahendenfalls: Was gedenkt der Bundesrat hiergegen vorzukehren? Ist er unter Umständen bereit, Volk und Ständen nochmals Gelegenheit zu bieten, zur Schwerverkehrsabgabe Stellung zu nehmen, sofern er nicht auf Grund von Artikel 17 Absatz 5 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung vorgehen will?

Texte de l'interpellation du 5 mars 1985

Les réactions inattendues – même pour le Conseil fédéral et les Chambres – de l'étranger après l'introduction de la redevance sur les poids lourds ne pouvaient guère être prévues par le peuple suisse lors de la votation.

Le Conseil fédéral est prié de répondre aux questions suivantes:

1. Outre les inconvénients subis par les transporteurs, faut-il s'attendre à d'autres conséquences de la taxe poids lourds qui seraient néfastes pour les relations entre notre pays et ses voisins?

2. Dans l'affirmative, que pense entreprendre le Conseil fédéral? Est-il disposé le cas échéant à redonner au peuple et aux cantons l'occasion de se prononcer sur la redevance, à moins qu'il n'use de la faculté que lui donne l'article 17, 5^e alinéa des dispositions transitoires de la Constitution fédérale?

Hefti: Das Ausland scheint nicht bereit zu sein, sich mit der Einführung der schweizerischen Schwerverkehrsabgabe einfach abzufinden. Gegenmassnahmen wurden bereits ergriffen oder stehen in Vorbereitung. Fremde Regierungsmitglieder, namentlich europäische, äussern sich ungewohnt negativ über unser Tun. Die gleichzeitig eingeführte Autobahnvignette dürfte, wenigstens gegenwärtig, auf geringeren Widerstand stossen.

Es war wohl diese unerwartete Reaktion des Auslandes, welche dem Bundesrat erstmals Anlass gab, bezüglich der Schwerverkehrsabgabe mit europäischen Verwaltungsstellen Kontakt aufzunehmen. Er tat dies durch einen Botschafter im Bundesamt für Aussenwirtschaft. Dieser hohe Beamte konnte sicher darauf hinweisen, dass auch das Ausland den Verkehr belastet, im Ergebnis vielleicht teils noch stärker als wir selbst. Es ist jedoch die Art und Weise, in welcher die Schweiz die Belastung vornimmt, woran sich andere Staaten stossen, weil ihrer Meinung nach ein solches Vorgehen den bestehenden zwischenstaatlichen Abmachungen widerspricht. Wir leisten solchen Auffassungen vielleicht noch etwas Vorschub, wenn wir in dieser Sache vor allem den Vorsteher des Finanzdepartementes sich exponieren lassen. Bis jetzt standen die dem schweizerischen Transportgewerbe erwachsenden Schwierigkeiten im Vordergrund der inländischen Diskussion. Indessen kann ich mich nicht der Befürchtung erwehren – und das war der eigentliche Grund für meine Interpellation –, dass besonders die Schwerverkehrsabgabe für die Schweiz nachteilige Folgen

zeitigen könnte bzw. bereits zeitigte, die über die Belange der Transportbranche hinausgehen. Der eingereichte Text der Interpellation sprach daher in der Überschrift von «allgemeinen» Auswirkungen, und ich weiss nicht, weshalb der Ausdruck «allgemeinen» beim Abdruck unterging. Auf Seite 19 des letzten Berichtes zur Aussenwirtschaftspolitik steht: «Die Gemeinschaft (die EG) ihrerseits betonte erneut ihre grundsätzliche Ablehnung der schweizerischen Schwerverkehrsabgabe.» Aus diesem lapidaren, uneingeschränkten Statement muss man wohl ableiten, dass durch unser Vorgehen die gesamte aussenwirtschaftliche bzw. handelspolitische Stellung der Eidgenossenschaft, namentlich gegenüber den EG- und EFTA-Staaten, in Mitleidenchaft gezogen werden könnte. Ich wollte diese Angelegenheit vorerst in der aussenwirtschaftlichen Kommission aufbringen, was jedoch wegen der kurzen Anwesenheit des Departementsvorstehers nicht möglich war. So gelange ich mit dieser Interpellation vor den Rat; denn er hat heute meines Erachtens je länger, je mehr Anspruch auf Orientierung über die eingetretene Situation und deren mögliche Konsequenzen.

Gewiss können wir uns vom Ausland nicht in unsere Angelegenheiten hineinreden lassen; doch findet das eine Grenze an allfälligen staatsvertraglichen Abmachungen und in gewissem Masse am Gebot der Klugheit und freundschaftlicher Rücksichtnahme im Umgang mit Staaten, auf die wir als Handelspartner und wohl auch sonst angewiesen sind. Beispielsweise sei an die zahlreichen Eisen erinnert, die wir bei der EG im Feuer haben und haben werden, so im Dienstleistungssektor, der wissenschaftlichen und technischen Zusammenarbeit, der mehr indirekten Handelshemmnisse, unter denen auch das noch nicht vollständig gelöste Problem des passiven Veredelungsverkehrs erwähnt werden darf.

Es geht mir nicht darum, jemandem irgendwelche Vorwürfe zu machen. Gerade hier dürfte zutreffen: Wer ohne Fehl ist, werfe den ersten Stein. Das gilt sogar für die Transportverbände. Jedoch trifft das nur für das bisher Geschehene zu. Für die Zukunft würde sich die Frage der Verantwortung stellen, falls man es einfach beim jetzigen Rechtszustand belassen würde, auch wenn aus einer Bilanz der Vor- und Nachteile eindeutig die letzteren überwiegen sollten. Selbstverständlich haben wir im Rahmen der Verfassung zu bleiben. Diese ist jedoch auf verfassungsmässigem Wege auch wieder änderbar. Vorliegend kommt das ausserordentliche Moment hinzu, dass bei Volk und Ständen, Bundesversammlung und – wie ich annehme – Bundesrat vor deren Anträgen und Entscheiden ein wesentlicher Mangel an Information bestand. Anders als beim Energieartikel, wo der Bundesrat schon über eine Neuauflage gesprochen hat, obwohl die Dinge noch immer ziemlich gleich liegen und bekannt sind, wie bei der seinerzeitigen Abstimmung. Auch die Sommerzeit mag in diesem Zusammenhang genannt sein.

Sodann möchte ich Absatz 5 von Artikel 17 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung zitieren, welcher lautet – es bezieht sich auf die Schwerverkehrsabgabe –: «Die Erhebung dieser Abgabe ist auf zehn Jahre befristet. Vor Ablauf dieser Frist kann auf dem Wege der Gesetzgebung ganz oder teilweise auf die Abgabe verzichtet werden.» Dieser Text macht die Schwerverkehrsabgabe praktisch zu einer Kann-Vorschrift.

Herr Bundesrat, ich verlange hier keine eindeutige Erklärung dahingehend, dass der Bundesrat unter Umständen – d. h. wenn sich entsprechende Schäden zeigen oder drohen – zu einer nochmaligen Abstimmung oder zur Anwendung des zitierten Absatzes 5 Hand biete. Aber verfehlt wäre es meines Erachtens, wenn es Ihnen schon heute mit einem «undenkbar» ernst sein sollte. Ich möchte Ihnen, entgegen gewisser Pressemeldungen, nicht unterschieben, eine solche Erklärung in Deutschland abgegeben zu haben. Denn ich glaube nicht, dass sich ein Mitglied des schweizerischen Bundesrates so undiplomatisch verhalten könnte, zumal in einer Frage, welche Sache des Gesamtbundesrates ist. Folgendes steht indessen für mich jetzt schon fest: Wir

dürfen uns keineswegs zu Gegenmassnahmen hinreissen und es damit zu Auseinandersetzungen kommen lassen, bei denen wir letzten Endes leicht den kürzeren ziehen könnten. Unser Bundesamt für Aussenwirtschaft hat – wie schon vorgehend angetönt – noch zu viele andere Aufgaben, als dass es sich leisten könnte, allzu sehr durch den Versuch beansprucht zu werden, ausländische Massnahmen gegen die Schwerverkehrsabgabe zu mildern.

Schliesslich stellt sich gegebenenfalls die Frage nach einem Ersatz für die Schwerverkehrsabgabe. Ich möchte Sie nicht weiter hinhalten, aber auf die parlamentarische Initiative unseres Nationalratskollegen Villiger sowie auf einen Vorstoss der Christlichdemokratischen Volkspartei des Kantons Aargau hinweisen, auch wenn letzterer wohl gewisser Modifikationen bedürfte.

Abschliessend scheint mir: Wird für die Schweiz der Verlust an Goodwill beim Ausland zu gross, so dürfte es sich kaum lohnen, allzu viel Prestige in die heutige Schwerverkehrsabgabe zu investieren.

Bundesrat Stich: Die in der Schweiz und im Ausland durch die Einführung der Schwerverkehrsabgabe hervorgerufenen Reaktionen veranlassen mich, den vom Herrn Interpellanten gestellten Fragen einige allgemeine Bemerkungen zur Einführung der Schwerverkehrsabgabe und zur Reaktion des Auslandes vorzuschicken.

Der Schlussbericht der Kommission für die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption enthält die Empfehlung, die Benutzer jedes Verkehrssystems hätten die von ihnen verursachten Kosten grundsätzlich selber zu tragen, damit Verzerrungen im Wettbewerb, insbesondere zwischen Schiene und Strasse, beseitigt würden. Der Strassenschwerverkehr, der die durch ihn verursachten Infrastrukturkosten nicht deckt, sollte demnach durch eine besondere, leistungsabhängige Abgabe bis zur vollen Kostendeckung entsprechend der massgebenden schweizerischen Strassenrechnung belastet werden. In der überwiesenen Motion vom 24. Oktober und 4. Dezember 1978 wurde diese Empfehlung übernommen und eine Botschaft über die Verfassungsgrundlage zur Einführung einer Schwerverkehrsabgabe verlangt. In seiner Botschaft vom 16. Januar 1980 hielt der Bundesrat eine hauptsächlich durch Nutzlast und Fahrleistung bestimmte Schwerverkehrsabgabe für gerechtfertigt und schlug einen entsprechenden Verfassungsartikel als Grundlage für die Gesetzgebung vor.

Beifügen möchte ich, dass im Vernehmlassungsverfahren damals die Schwerverkehrsabgabe von 24 Kantonen befürwortet worden ist. Zwei Kantone haben sie abgelehnt. Acht Parteien haben sie befürwortet, keine abgelehnt. Wirtschaftsverbände und Unternehmungen haben 28 befürwortet, keine abgelehnt. Zwei haben sich der Stimme enthalten. Von den übrigen Organisationen haben 22 zugestimmt, 2 abgelehnt und 1 sich enthalten.

Im parlamentarischen Verfahren wurde, nicht zuletzt den Begehren des Transportgewerbes Rechnung tragend, der Schwerverkehrsabgabe zur Vereinfachung der Erhebung ein pauschaler Charakter verliehen und die Differenzierung nur noch in bezug auf das Gesamtgewicht beibehalten. Diese Änderung benützte das Ausland, um den Gebührencharakter der Abgabe in Frage zu stellen. Unverändert blieb jedoch der Zweck, wonach mit der Abgabe lediglich die Kostenunterdeckung ausgeglichen werden sollte.

Die Reaktion des Auslandes ist zu einem wesentlichen Teil auf die unterschiedliche Interpretation gewisser rechtlicher Aspekte, namentlich der Qualifikation der Schwerverkehrsabgabe, zurückzuführen. In seiner Botschaft hatte der Bundesrat die Frage der Vereinbarkeit der von ihm vorgeschlagenen Abgabe mit unseren staatsvertraglichen Verpflichtungen geprüft. Neunzehn unserer bilateralen Strassentransportabkommen sehen die gegenseitige Befreiung von Steuern, nicht jedoch von Gebühren für die Benützung von Strassen, Brücken und Tunnels vor.

Verschiedene ausländische Staaten bestreiten nun aber den Gebührencharakter der Schwerverkehrsabgabe und betrachten diese als Steuer. Mit dieser Begründung entzie-

hen sie den Schweizern die Befreiung von den in diesen Staaten erhobenen Abgaben. Andere ausländische Staaten, die in ihrer Gesetzgebung Strassenbenützungsgebühren kennen, bringen diese mit dem Hinweis auf die Gegenseitigkeit zur Anwendung, ohne auf die Rechtsnatur der Schwerverkehrsabgabe überhaupt einzugehen.

Zu den Reaktionen des Auslandes mag auch die unterschiedliche Regelung gewisser wichtiger verkehrspolitischer Fragen beigetragen haben. So liegt namentlich das zulässige Höchstgewicht der Lastenzüge in den meisten europäischen Staaten in der Regel bei 38 bis 40 Tonnen. In diesem Umfeld sieht sich die schweizerische Verkehrspolitik mit Höchstgewichten von 28 Tonnen sowie dem Sonntags- und Nachtfahrverbot für Lastwagen schon seit Jahren ausländischer Kritik ausgesetzt.

Ich möchte hier noch kurz auf die Information des Auslandes über die Einführung der Schwerverkehrsabgabe zu sprechen kommen. In den Jahren vor der Einführung der Schwerverkehrsabgabe haben die schweizerischen Vertreter in Gremien der Verkehrsminister und der UNO, in Inlandtransportkomitees sowie gegenüber der EG jeweils die Gelegenheit benützt, um das Ausland über die Entwicklung zu informieren. Gegen das Vorhaben wurden wohl – namentlich seitens der EG – gewisse Bedenken geäussert, zur Androhung von Gegenmassnahmen kam es dabei jedoch nicht.

Nach der Abstimmung vom 26. Februar 1984 informierte das Bundesamt für Verkehr die Transportministerien von 33 Staaten. Weitere ausführliche Orientierungen der gleichen Empfänger erfolgten nach Erlass der Verordnung vom 12. September und deren Änderung vom 3. Dezember 1984. Demnach musste der Bundesrat, wenn er auch in seiner Botschaft vom 16. Januar 1980 den Verlust gewisser Vergünstigungen für schweizerische Transportunternehmen im Ausland nicht ausschloss, nicht mit einer Reaktion des Auslandes in dem Ausmass, wie sie in der Zwischenzeit erfolgt ist, rechnen. Ich möchte hier nicht weiter auf die Frage eingehen, welche Verantwortung gewisse Kreise unseres eigenen Transportgewerbes durch ihr Verhalten im In- und Ausland für diese Aktionen zu tragen haben.

Der Interpellant stellt an den Bundesrat die Frage, ob wegen der Schwerverkehrsabgabe mit weiteren Folgen zu rechnen sei, welche die Beziehungen der Schweiz zum Ausland belasten.

Wie wir gesehen haben, hat die Einführung der Schwerverkehrsabgabe eine Reihe von europäischen Ländern veranlasst, Gegenmassnahmen gegenüber schweizerischen Transporteuren zu ergreifen. Bei der Beurteilung dieser Frage dürfen jedoch die Proportionen nicht verlorengehen. Die Schwerverkehrsabgabe ist lediglich ein Element in einer äusserst vielfältigen internationalen Verflechtung. Es ist keine Seltenheit, dass zwischen Staaten – auch zwischen befreundeten – über gewisse Fragen Differenzen bestehen. Ich denke hier an Doppelbesteuerungsabkommen usw. Die Schwerverkehrsabgabe hat in diesem Kontext in den einzelnen bilateralen Beziehungen keine Belastungen zur Folge, die über solche Differenzen hinausgehen würden. Was bei der Schwerverkehrsabgabe vielleicht einen anderen Eindruck erwecken könnte, ist das simultane Auftreten dieses Problems mit mehreren Ländern. Ohne die Möglichkeit vorübergehender Belastungen völlig ausschliessen zu wollen, glaubt der Bundesrat nicht, dass diese in unseren bilateralen Beziehungen eine Verschlechterung herbeiführen werden.

Obwohl der Bundesrat die erste Frage des Interpellanten verneint, möchte ich doch kurz auf die zweite Frage eingehen. Der Bundesrat hat nicht die Absicht, die Schwerverkehrsabgabe erneut Volk und Ständen zu unterbreiten. Das gleiche gilt für die Beschreitung des Weges über Artikel 17 Absatz 5 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung, d. h. die Aufhebung der Schwerverkehrsabgabe durch den Gesetzgeber.

Grundsätzlich kann folgendes festgehalten werden: Laut Artikel 17 Absatz 5 der Übergangsbestimmungen zur Bundesverfassung kann die Schwerverkehrsabgabe vor Ablauf

der Verfassungsbestimmung, d. h. vor Ablauf von zehn Jahren, auf dem Wege der Gesetzgebung ganz oder teilweise ausser Kraft gesetzt werden. Den Beratungen in den eidgenössischen Räten ist zu entnehmen, dass diese Bestimmung eingeführt worden ist, um einen nahtlosen Übergang zu einer Abgabe zu schaffen, die in der Vorlage über die neuen Verfassungsgrundlagen einer koordinierten Verkehrspolitik vorgesehen ist. Die Aufhebung der Schwerverkehrsabgabe durch den Gesetzgeber wäre daher mit dem Sinn und Zweck dieser Bestimmung nicht vereinbar, würde aber nicht gegen ihren Wortlaut verstossen.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass Volk und Stände in den nächsten Jahren ohnehin mindestens zwei Gelegenheiten haben werden, um zum Problembereich der Schwerverkehrsabgabe Stellung zu nehmen. Ich meine die vom Verkehrs-Club der Schweiz und weiteren Organisationen eingereichte Volksinitiative für eine gerechte Belastung des Schwerverkehrs, die noch dieses Jahr vor das Parlament kommt, sowie die vor dem Ständerat liegende Botschaft des Bundesrates für eine Teilrevision der Bundesverfassung über die Grundlagen der koordinierten Verkehrspolitik, die eine Gesetzeskompetenz für Verkehrsabgaben zum Ausgleich ungedeckter Kosten enthält.

Ich darf hier beifügen: Die wesentlichen Differenzen mit dem Ausland, mit der Bundesrepublik, bestehen im Unterschied in der Auffassung über die Verkehrspolitik selbst. Das heisst: die Bundesrepublik geht vom Nationalitätsprinzip aus, wonach jedes Land seine Infrastruktur ausbaut und sie frei zur Verfügung stellt. Wir selber wollen die koordinierte Verkehrspolitik durchsetzen; das ist das Ziel auch der übrigen Vorlagen, und diese beiden Ziele widersprechen sich. Man muss sich im klaren sein: Wenn man für das Nationalitätsprinzip eintritt, steht die Schweiz in einer besonderen Situation, weil sie ein kleines Land ist.

Sie wissen sicher so gut wie ich, dass beispielsweise bei den Dieseltreibstoffen wesentliche Preisdifferenzen bestehen; es bestehen auch wesentliche Differenzen in der Belastung. In der Schweiz haben wir mit Abstand die höchsten Dieseltreibstoffpreise, und zwar nicht zuletzt wegen der Abgabe, die an den Bund für den Nationalstrassenbau (Grundzoll) zu entrichten ist. Hier hat das zur Folge – es steht übrigens schon 1980 in der Botschaft –, dass die Preisdifferenzen 1979 zwischen der Bundesrepublik und der Schweiz 24 Rappen pro Liter betragen haben, zu Österreich 18 Rappen, Italien 67 Rappen, Frankreich 48 Rappen. Diese Differenzen sind zum Teil heute nicht mehr so gross. Aber gegenüber der Bundesrepublik haben wir nach wie vor eine Preisdifferenz von 10 bis 12 Rappen im Durchschnitt. Gegenüber Italien haben wir Preisdifferenzen von 50 Rappen pro Liter im ganzen.

Das bedeutet, dass kein Fahrzeug, kein Lastwagen, der in die Schweiz einfährt, je schweizerische Dieseltreibstoffe tanken wird. Es gibt heute Lastwagen mit einem Tankinhalt von 1000 bis 1200 Litern. Es ist ganz selbstverständlich, dass diese Wagen in der Schweiz verkehren, dass sie nach Italien fahren können, dass sie nach Deutschland fahren können ohne Tankfüllung bei uns. Aber auch ein schweizerischer Lastwagen, der aus dem Ausland zurückkommt, kann ohne weiteres eine halbe oder eine ganze Woche in der Schweiz fahren, ohne je hier zu tanken.

Es gibt auch Ungleichheiten im Transportgewerbe selber. Der Transporteur, der nur in der Schweiz fährt, hat gar keine andere Wahl, als schweizerische Dieseltreibstoffe zu tanken und damit die Belastung zu tragen. Derjenige im grenzüberschreitenden Verkehr hat immerhin die Möglichkeit, hier eine Differenzierung vorzunehmen. Diese Probleme muss man sehen. Unsere Lastwagenchauffeure leisten an die Infrastrukturkosten des Auslandes zusätzliche Beiträge, die an sich eigentlich der Schweiz zukommen müssten, während das Ausland bei uns nichts leistet. Das ist ein wesentlicher Unterschied gegenüber grossen Ländern mit grossen Distanzen. Dort ist es selbstverständlich, dass der Lastwagen zwischenhinein einmal aufgetankt wird; damit wird automatisch ein Beitrag an diese Infrastruktur geleistet. Deshalb stellt sich hier wirklich die Frage, ob die Schweiz in

der Zukunft ihre Verkehrspolitik durchsetzen kann, wie das im Verfassungsartikel auch vorgesehen ist.

Präsident: Ich frage den Interpellanten an, ob er von der Antwort befriedigt ist.

Hefti: Wenn Sie Ihre so grosszügige Praxis bezüglich Antwort des Interpellanten, die Sie auch schon befolgt haben, auch mir zuteil werden lassen, kann ich auf Diskussion verzichten. Wenn Sie aber zu einer strengeren Praxis zurückkehren, will ich Diskussion beantragen.

Präsident: Ich möchte Sie anfragen, ob jemand gegen Diskussion ist. Das scheint nicht der Fall zu sein.

Hefti: Ich danke für die Ausführungen von Herrn Bundesrat Stich. Am Anfang ist mir aufgefallen, wie sehr sein Überblick in den innerschweizerischen Entwicklungen verwurzelt ist. Er hat dargestellt, was wir von unserem internen Standpunkt aus gemacht und gedacht haben. Aber im heutigen Fall geht es doch um Dinge, bei denen wir etwas mehr auf unsere Nachbarstaaten Rücksicht nehmen müssen, als das zum Beispiel 1978 – auf jenen Vorstoss haben Sie zuerst Bezug genommen – der Fall war.

Wenn Ihre Beurteilung der Situation und der zukünftigen Entwicklung zutrifft, kann ich mich von Ihrer Antwort befriedigt erklären. Wenn das aber nicht der Fall sein wird – und einstweilen konnten Sie mich von Ihrer Beurteilung noch nicht überzeugen – muss ich mich ebenso klar als unbefriedigt erklären.

Sie sind, wie ich noch bemerken möchte, in Ihrer Antwort allzu sehr auf einzelne Details eingegangen. Den Gesamteindruck, den wir im Ausland hervorrufen und der wieder auf unsere Gesamtsituation zurückschlägt, haben Sie etwas leicht beiseite gelassen.

Bundesrat **Stich:** Ich hoffe zuversichtlich, das Herr Hefti in wenigen Monaten definitiv von der Antwort befriedigt ist. Man sollte die Probleme, die bestehen, auch nicht überbewerten. Normalerweise hat man zum Ausland in der Regel freundschaftliche Beziehungen. Aber selbstverständlich gibt es zwischen den Ländern Interessen zu vertreten, bei aller Freundschaft. Das tun wir so gut wie das Ausland. Ich hoffe es wenigstens.

84.469

Motion des Nationalrates (Bircher)

Abfallverwertung

Motion du Conseil national (Bircher)

Récupération des déchets

Beschluss des Nationalrates vom 5. Oktober 1984
 Décision du Conseil national du 5 octobre 1984

Wortlaut der Motion

Der Bundesrat wird beauftragt, aufgrund bisheriger oder neu zu schaffender gesetzlicher Kompetenzen die bestehenden Kehrichtverbrennungsanlagen von den organischen Stoffen zu entlasten, indem den Kantonen und Gemeinden die Pflicht zur Einrichtung öffentlicher Kompostierplätze sowie zur getrennten Einsammlung wiederverwertbarer Materialien auferlegt wird. Kantonen und Gemeinden soll ein möglichst grosser Spielraum zur unkomplizierten Lösung dieser Aufgabe offen bleiben.

Texte de la motion

Le Conseil fédéral est chargé de prendre, en vertu de bases légales existant déjà ou à créer, des mesures visant à décharger les usines d'incinération d'ordures des substances organiques, en imposant aux cantons et communes l'obligation d'aménager des places publiques pour le compostage et de ramasser séparément les matières recyclables. A cet effet, la plus grande latitude possible doit être laissée aux cantons et communes pour qu'ils puissent résoudre ce problème d'une manière simple.

Frau **Bührer**, Berichterstatterin: Die Motion Abfallverwertung, die am 5. Oktober 1984 im Nationalrat zur Diskussion stand, hatte zum Ziel, «die Kehrichtverbrennungsanlagen von den organischen Stoffen zu entlasten, indem den Kantonen und Gemeinden die Pflicht zur Einrichtung öffentlicher Kompostierplätze sowie zur getrennten Einsammlung wiederverwertbarer Materialien auferlegt wird». Der Bundesrat war bereit, einen Teil dieser Motion entgegenzunehmen. Der Rest wurde als Postulat überwiesen. Die Motion, die überwiesen wurde, betrifft nur den Auftrag zum Erlass von Vorschriften zur getrennten Einsammlung und zur Kompostierung von Gartenabfällen. Nur darüber haben wir im Ständerat heute zu befinden.

Ihre Kommission hat sich durch zwei Experten, die die Probleme der Abfallwirtschaft bestens kennen, informieren lassen. Auch vom Bundesamt für Umweltschutz sind wir sehr gut informiert und dokumentiert worden. Es war beeindruckend zu sehen, dass zwar einerseits grosse Anstrengungen und Leistungen vollbracht sind, andererseits aber laufend neue Probleme erkannt werden und bewältigt werden müssen. Sicher wäre es allzu einfach zu sagen, wir seien bisher falschen Konzepten nachgelaufen. Ebenso verkehrt wäre es aber, nicht sehen zu wollen, dass deutliche Kurskorrekturen dringend notwendig sind. Während bisher das Schwergewicht der Bemühungen der Beseitigung der Abfälle galt, müssen die künftigen Anstrengungen stärker auf die Verminderung der Abfallmenge und die Verwertung und Wiederverwendung der Abfälle hinzielen.

Der Trend zur Abfallvermehrung muss gebrochen werden. 1970 produzierten wir pro Einwohner und Jahr 260 Kilo Kehricht. 1980 waren es 360 Kilo. Wenn es so weitergeht, werden es 1990 520 Kilo sein, also rund 1 Million Tonnen mehr als die heute zu beseitigenden 2,4 Millionen Tonnen. Man stelle sich vor, was das für unsere Entsorgungsanlagen bedeutet. Um diesen Trend zu brechen, wird eine tiefgreifende Umorientierung nötig sein. Ich kann hier einen unserer Experten, Herrn Brunner von der AVAG Thun, zitieren: «Nach meiner Meinung darf der Abfall nicht einfach als solcher hingenommen und dann behandelt werden. Die Abfallbehandlung beginnt bei der Festlegung der Verfahrenstechnik in der Produktion. Bisher wurde in der Produktion nur an die Qualität und den Preis des Fertigproduktes gedacht, also eine rein verkaufsorientierte Betrachtungsweise.»

Von der verkaufsorientierten Betrachtungsweise müssen wir zu einer gesamtheitlichen Betrachtungsweise gelangen. Dies ist ein Prozess, zu dem übrigens auch die Konsumenten mit ihrem Verhalten etwas beitragen können. Diese Umorientierung wird einige Zeit beanspruchen. Die Motion, die wir behandeln, hat ein naheliegenderes, bescheideneres und rasch zu verwirklichendes Ziel. Es geht lediglich um die sinnvolle Verwertung von Gartenabfällen. Die Gartenabfälle machen einen erheblichen Teil des Abfalles aus. Zu gewissen Zeiten – im Frühling und Herbst – spricht man sogar von bis zu 50 Prozent.

Es gibt in unserem Land zahlreiche Entsorgungsanlagen, die an der Grenze ihrer Kapazität angelangt sind. Kostspielige Erweiterungen von Kehrichtverbrennungsanlagen müssen geplant oder neue Deponiegelände gesucht werden. Eine rasch wirksame Reduktion der Abfallmenge wird hohe Investitionskosten vermeiden helfen. Zu bedenken ist auch, dass diese Gartenabfälle keinerlei Energiegewinn in den Verbrennungsanlagen bringen. Vielmehr müssen sie unter erheblichem Energieaufwand in den Kehrichtverbrennungs-

Interpellation Hefti Scherwerverkehrsabgabe. Auswirkungen

Interpellation Hefti Redevance sur les poids lourds. Répercussions

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	85.361
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.03.1985 - 09:00
Date	
Data	
Seite	217-220
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 390

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.