

kehrsabgabe, für diese Verkehrskategorie Mittel aus Steuer-geldern. Sie wissen, wie wichtig es ist, dass die Wettbe-werbsfähigkeit des öffentlichen und des privaten Verkehrs auch beim Güterverkehr erhalten bleibt. Es ist sicher nicht richtig, dass wir bei dieser Verkehrskategorie noch Geld drauflegen. Der Fehlbetrag würde noch vergrössert werden, wenn wir die Schwerverkehrsabgabe wieder abschafften.

3. Zur pauschalen Steuer: Es war uns von Anfang klar, dass die pauschale Abgabe, die übrigens aus dem Kreise des Schwerverkehrs selbst vorgeschlagen wurde, nicht ideal ist. Der Bundesrat hat seinerzeit eine leistungsabhängige Abgabe, die uns aber damals zu kompliziert schien, vorge-schlagen. Deshalb ist man auf diese relativ moderate, einfache Abgabe gekommen, die akzeptiert worden ist. Es war auch vorgesehen, dass diese Abgabe im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption verfeinert und den tatsächlichen Leistungen und Kosten, die der Schwerverkehr verur-sacht, angepasst wird. Das war in dieser Uebergangslösung, die wir beschlossen haben, noch nicht möglich.

Da gehe ich mit Herrn Scherrer einig: Wir können beim Schwerverkehr nicht eine Insel bleiben. Aber wir müssen auch diese Abgaben auf der Strasse, zusammen mit Europa, vereinheitlichen. Es ist interessant, dass gerade jetzt, wo Herr Scherrer in der Schweiz die Schwerverkehrsabgabe abschaffen möchte, in der Bundesrepublik Deutschland die Schwerverkehrsabgabe eingeführt wird. Das ist doch hoch-interessant! Es ist natürlich wichtig, dass dann im Rahmen der europäischen Ordnung des Schwerverkehrs die Schweiz auch harmonisiert und dass wir auf ein Prinzip kommen, das weder den Inländer noch den Ausländer be-nachteiligt.

In diesem Sinne bitte ich Sie, diese Motion abzulehnen und dann – wenn wir schon europäisch denken – zusammen mit der EG unsere Abgaben zu überprüfen. Aber wichtig ist, dass wir auf jeden Fall nach dem Verursacherprinzip han-deln: dass jener, der die Kosten verursacht – auch auf der Strasse –, diese Kosten auch deckt.

Dreher: Ich kann der Argumentation von Herrn Nebiker nicht folgen, der einen Volksentscheid anführt, um die Motion Scherrer abzulehnen. Denn gerade in Absatz 5 von Artikel 17 der Uebergangsbestimmungen BV steht ja aus-drücklich, dass diese Schwerverkehrssteuer auf dem Gesetzgebungsweg wieder aufgehoben werden könne. Somit hat das Volk in seinem Entscheid dieser Schwerver-kehrssteuer zwar zugestimmt, aber auch der Abschaffung auf dem Gesetzgebungsweg. Es ist daher geradezu absurd, wenn man sagt, das Volk habe zugestimmt und man könne das nicht mit einem Gesetz unterlaufen. Das ist die Rechts-lage, wie wir sie heute haben.

Ein weiteres Argument des Herrn Nebiker, das ebenfalls nicht zutrifft: Die Deutschen erwägen zwar, eine Schwerver-kehrssteuer einzuführen, wollen aber ausdrücklich den eigenen Transportunternehmen diesen Aufwand wieder zurückerstatten. Die deutschen Pläne einer Schwerver-kehrssteuer richten sich gegen das Tarifwesen der Nieder-lande. Es ist im Prinzip eine anti-holländische Steuer, die da eingeführt werden soll. Wir haben also nicht die geringste Ursache, diese Sondersteuer im Schwerverkehrsbereich weiter aufrechtzuerhalten.

Ich bitte Sie daher, die Motion Scherrer gutzuheissen.

Bundesrat Ogi: Der Bundesrat beantragt Ihnen, diese Motion abzulehnen.

Vorab kann der Bundesrat viele Argumente des Motionärs nicht in dieser Form akzeptieren und teilen.

Die schweren Fahrzeuge decken ihre Kosten gemäss Stras-senverkehrsrechnung auch mit der Abgabe nur zu 92 Pro-zent. Entgegen den Ausführungen des Motionärs decken dagegen die Lieferwagen ihre Kosten zu 116 Prozent.

Auch im Abstimmungsbüchlein wurden 150 Millionen Fran-ken an Einnahmen vorausgesagt und nicht – wie behauptet wurde – 300 Millionen Franken.

Die damaligen Zielvorstellungen wurden nicht erreicht, weil der Bund später die Tages- und Wochenansätze für ausländ-ische Fahrzeuge wesentlich verringert hat.

Von eigentlichen Retorsionsmassnahmen im Ausland kön-nen wir – im rechtlichen Sinn – nicht reden. Hingegen kam es vor, dass frühere Befreiungen der Schweizer Transpor-teure von Abgaben rückgängig gemacht wurden.

Mit anderen Ländern konnten in oft sehr schwierigen Ver-handlungen für uns befriedigende Lösungen gefunden werden.

Die Volksinitiative von Herrn Böhi wird nicht verschleppt. Sie wird ja dem Volk zur Abstimmung unterbreitet. In unse-rem Fahrplan ist diese Abstimmung für Ende 1990/Anfang 1991 vorgesehen. Der Bundesrat wird seine Botschaft noch in diesem Sommer vorlegen, und dann ist es an Ihnen, das Tempo der Behandlung zu bestimmen.

Vielleicht ist es in diesem Zusammenhang auch wichtig, anzumerken, dass die EG-Kommission anfangs 1988 auch eine Strassenbenützungsgebühr für schwere Nutzfahrzeuge in der Form einer Vignette – wohlverstanden – zur Prüfung vorgeschlagen hat. Es ist doch interessant, das festzustel-len. Der schweizerische Weg ist also nicht so isoliert. Auch die Bundesrepublik Deutschland – das hat Herr Dreher gesagt – will eine Schwerverkehrsabgabe. Wie sie dann ausgestaltet wird, wissen wir im heutigen Zeitpunkt noch nicht.

Ich bitte Sie deshalb, in Anbetracht dieser Situation die Motion abzulehnen.

Le président: Nous sommes en présence d'une proposition nouvelle, celle de M. Walter Frey qui propose de transformer la motion en postulat.

La procédure de vote sera la suivante: dans un premier temps, nous allons opposer la motion de M. Scherrer et la transformation en postulat proposée par M. Walter Frey, et dans un second temps, nous opposerons le résultat de cette première votation au rejet pur et simple de la motion, pro-posé par le Conseil fédéral.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für Ueberweisung als Motion	38 Stimmen
Für Ueberweisung als Postulat	50 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für Ueberweisung als Postulat	50 Stimmen
Dagegen	78 Stimmen

87.907

Postulat Grendelmeier

**Sportboote
Leistungsbeschränkung der Motoren
Canots automobiles
Limitation de la puissance des moteurs**

Wortlaut des Postulates vom 9. Oktober 1987

Der Bundesrat wird ersucht, gestützt auf Artikel 11 Absatz 2 des Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt die Leistung der Motoren von Sportbooten, im Sinne des Umweltschut-zes und der Sicherheit, so zu beschränken, dass eine Geschwindigkeit von 40 km/h nicht überschritten werden kann.

Texte du postulat du 9 octobre 1987

Le Conseil fédéral est prié d'user de la compétence que lui confère l'article 11, alinéa 2, de la loi fédérale sur la naviga-

tion intérieure, pour limiter la puissance des moteurs des bateaux de sport, de telle sorte qu'ils ne puissent dépasser la vitesse de 40 km/h. La limitation demandée répond à un souci de sécurité de même qu'à la nécessité de protéger l'environnement.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Biel, Dünki, Günter, Jaeger, Maeder-Appenzell, Oester, Weder-Basel, Zwygart (8)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Die Urheberin verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

vom 25. November 1987

Déclaration écrite du Conseil fédéral du 25 novembre 1987

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Er hält fest, dass er es entgegen seiner Formulierung, aber in Übereinstimmung mit Artikel 29 Absatz 2 des Geschäftsreglements des Nationalrates, als Prüfungsauftrag versteht.

Le président: Le Conseil fédéral est prêt à accepter le postulat et déclare que conformément à l'article 29, deuxième alinéa du règlement du Conseil national, il le considère comme un mandat d'étude malgré sa formulation.

Le postulat Grendelmeier est combattu par M. Scherrer à qui je donne la parole.

Scherrer: Ich bekämpfe dieses Postulat Grendelmeier tatsächlich, und zwar, obwohl es der Bundesrat lediglich als Prüfungsauftrag verstehen will. Aber ich bin der Meinung, wenn ein Vorschlag nur rein theoretisch in die Praxis umgesetzt werden kann und dann mit so vielen Fehlern behaftet ist, dass er gar nicht durchzusetzen wäre, sollte man dem Bundesrat und auch den Bundesämtern nicht mehr Arbeit als unbedingt nötig aufbürden.

Frau Grendelmeier möchte ich zuerst einmal fragen, wie denn eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 40 km/h für Boote überhaupt in der Praxis zu kontrollieren wäre, denn es gibt keine Boote mit Geschwindigkeitsmessern. Es ist in der Praxis fast nicht möglich, die Geschwindigkeit eines Bootes zu messen, ausser natürlich mit Radargeräten vom Ufer aus.

Dann bei Fahrten auf Flüssen: Wenn Sie mit dem Strom fahren, fahren Sie naturgemäss wesentlich schneller, als wenn Sie gegen den Strom fahren. Wenn eine Leistung eines Bootes so begrenzt ist, dass man theoretisch auf ruhenden Gewässern nicht mehr über 40 km/h fahren kann, dann wird diese Geschwindigkeit flussabwärts gewaltig überschritten. Flussaufwärts wird sie dann eben stark unterschritten.

Dann erhebt sich die Frage, was denn mit den Booten geschieht, die heute bereits im Verkehr sind, Frau Grendelmeier. Wollen Sie diese alle umbauen? Wollen Sie Regulatoren einbauen, damit die Geschwindigkeit, die ja in der Praxis, wie gesagt, nicht kontrollierbar ist, nicht mehr 40 km/h überschreiten kann?

Dann gibt es ausser den normalen Booten auch sogenannte Gleitboote. Ein Gleitboot kommt bei einer bestimmten Geschwindigkeit aus dem Wasser, es hebt gewissermassen ab. Dafür ist eine Geschwindigkeit von wesentlich mehr als 40 km/h nötig. Das Gleitboot kommt deshalb aus dem Wasser, damit es strömungsgünstiger wird. Dann sinken der Treibstoffverbrauch und der Wellenschlag. Wenn wir die Leistung dieser Boote begrenzen, so dass auch sie 40 km/h nicht mehr überschreiten können, kommen sie nicht mehr aus dem Wasser.

Dann kommt der wichtigste Punkt: Wir verunmöglichen so die Ausübung einer Sportart, nämlich des Wasserskifahrens. Zum Wasserskifahren brauchen Sie eine Geschwindigkeit von mindestens – nicht höchstens – 40 km/h. Wir sollten den Wasserskifahrern ihren geliebten Sport nicht verbieten oder verunmöglichen.

Ferner erhebt sich die Frage der Grenzseen: Bodensee, Genfersee, Langensee usw. Wie ist es dann mit den Ausländern? Sie fahren dann einfach schneller. Die Schweizer dürfen theoretisch noch mit 40 km/h fahren, oder wie geht das? Oder sollen die Boote auf den Grenzseen davon ausgenommen werden?

Sie sehen, Probleme über Probleme, in der Praxis nicht durchführbar: Ungleichheiten, Ungerechtigkeiten

Deshalb bitte ich Sie, der Ablehnung des Postulats Grendelmeier zuzustimmen.

Frau Grendelmeier: Herr Scherrer, Probleme über Probleme: Das stimmt! Deshalb müssen wir sie endlich angehen, und zwar ist es meines Erachtens ein Gebot der Zeit, dass wir uns nicht nur um den Motorfahrzeugverkehr auf der Strasse kümmern, sondern auch auf unseren Seen, auf unseren Binnengewässern.

Es ist unbestritten, dass die Motorboote nicht nur wegen der Abgase, sondern auch wegen der Geschwindigkeit und des dadurch entstehenden Wellenschlages an Uferböschungen wie an Schilfbeständen Schäden anrichten. Es ist deshalb von entscheidender Bedeutung, dass wir hier einen Riegel schieben, und zwar nicht – über die Geschwindigkeitsbeschränkung – durch ein Verbot, ganz einfach deshalb, weil es nicht zu kontrollieren ist. Es ist ja leider schon auf unseren Strassen nicht zu kontrollieren, wie soll es dann auf den offenen Gewässern zu kontrollieren sein?

Mein Vorschlag geht deshalb dahin, dass wir die Leistung der Motoren so beschränken, dass die 40-km/h-Grenze nicht überschritten werden kann. Es ist also gewissermassen eine Steuerung an der Quelle. So braucht es auch keine polizeilichen Kontrollmassnahmen.

Nun haben Sie, Herr Scherrer, eine ganze Anzahl von Ausnahmen, von Schwierigkeiten erwähnt. Das mag wohl sein. Es ist die Sache des Bundesrates zu überprüfen, wie man diese Probleme löst, vor allen Dingen: welche Boote dadurch allenfalls aus dem Rennen fallen, im wörtlichen Sinne.

Wenn die Leistungsbeschränkung allgemein auf 40 km/h angesetzt ist, dann fallen unter Umständen eben Motorboote, die zum Wasserskilaufen dienen, zwar nicht vom Tisch, aber sozusagen vom Wasser aufs Land, ebenso die Gleitboote. All das mag zu einer Einschränkung führen, aber einmal mehr – es ist nicht das erste Mal, dass ich das hier sage –: Wenn wir mit dem Umweltschutz ernst machen wollen, dann können wir nicht pausenlos alles beibehalten wollen, was bisher zu den Schäden geführt hat, und weiterleben wie bisher. Wir müssen irgendwo Einschränkungen in Kauf nehmen. Ich betone noch einmal: Es handelt sich nicht um ein Verbot der Motorboote, es handelt sich nicht einmal um ein Verbot der Sportmotorboote, sondern um eine Einschränkung. Selbstverständlich sollen Boote, wie sie die Polizei und der Rettungsdienst brauchen, so weiterfahren können wie bisher. Das ist selbstverständlich. Aber seien wir uns darüber im klaren: Motorbootfahren mag zwar als Sport vergnüglich sein, aber so unbedingt notwendig ist dieser nicht, vor allem nicht mit übersetztem Tempo.

Ich bitte Sie daher, mein Postulat zu überweisen bzw. dem Antrag von Herrn Scherrer nicht zuzustimmen. Der Bundesrat ist freundlicher- und vernünftigerweise bereit, mein Postulat entgegenzunehmen.

Le président: Nous avons deux propositions. Le Conseil fédéral est prêt à accepter le postulat de Mme Grendelmeier et M. Scherrer s'y oppose.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung des Postulats
Dagegen

64 Stimmen
28 Stimmen

Postulat Grendelmeier Sportboote Leistungsbeschränkung der Motoren

Postulat Grendelmeier Canots automobiles Limitation de la puissance des moteurs

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.907
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	354-355
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 203

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.