

Die neue LSVA-Steuer

wirtschaftspolitisch,
fiskalpolitisch, regional-
politisch, beschäftigungs-
politisch, verkehrspolitisch,
umweltpolitisch, staats-
politisch, handelspolitisch,
europapolitisch ...

**untragbar und
unglaublich**

Herausgeber:

Nationalrat Peter Weigelt

Aktion für freie
Meinungsbildung
Postfach 217
8029 Zürich

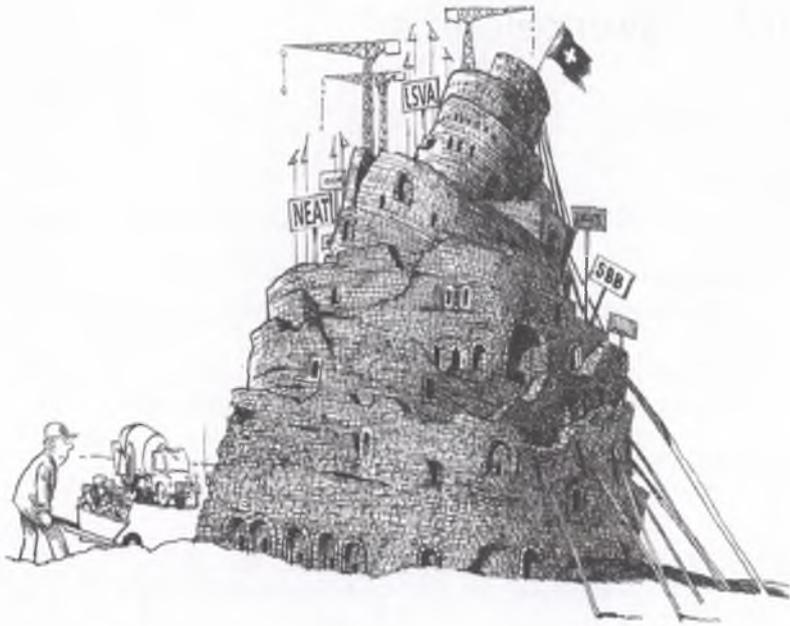
Auflage:
100'000

Satz/Druck:
DMC Druck & Mail Center AG
St.Gallen

August 1998

Quellen:

- Schweizerisches Komitee
Nein zur neuen LSVA-Steuer
- Archiv der Aktion für freie
Meinungsbildung
- Keystone Press, Zürich



„Die Verkehrspolitik stellt ein durchdachtes und sorgfältig aufgebautes Gebäude dar.“

Bundesrat Moritz Leuenberger

Inhaltsverzeichnis

Vorwort

Die neue LSVA-Steuer - Nagelprobe liberaler Ordnungspolitik

Überlegungen zur Nein-Parole

Ein vielfaches Nein gegen die neue LSVA-Steuer

Zur ökologischen Augenwischerei in der Verkehrspolitik

Die neue LSVA-Steuer ist ökologisch kontraproduktiv

Die Fakten zum Thema EU und LSVA

Europapolitische Auswirkungen der neuen LSVA-Steuer

Unglaubliche Position der Wirtschaftsverbände

Gesinnungswandel des Vororts in Sachen LSVA-Steuer

Argumentarium zur LSVA-Abstimmung

1. Die LSVA gefährdet 30'000 Arbeitsplätze
2. Die LSVA belastet jeden Haushalt mit 500 Franken
3. Die LSVA öffnet Tür und Tor für weitere Verkehrsabgaben
4. Die LSVA missachtet den Volkswillen
5. Die LSVA reiss ein Loch in die Strassenkasse
6. Die LSVA ist nichts als eine NEAT-Steuer
7. Die LSVA bringt den Schwerverkehr nicht auf die Bahn
8. Die LSVA kann den Alpenschutzartikel nicht umsetzen
9. Die LSVA finanziert den europäischen Transitverkehr
10. Die LSVA hat mit den EU-Verhandlungen nichts zu tun
11. Die LSVA ist nicht europakonform
12. Die LSVA benachteiligt Berg- und Randgebiete
13. Die LSVA hat mit Kostenwahrheit nichts zu tun
14. Die LSVA hat nichts zu tun mit 40-Tönnern

Die neue LSVA-Steuer - Nagelprobe liberaler Ordnungspolitik

Mit der anstehenden Abstimmung über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) wird nicht einfach über ein Referendum einer Interessengruppe entschieden, sondern es steht sehr viel mehr auf dem Spiel. Man kann von einer eigentlichen Nagelprobe für die liberale Ordnungspolitik in der Schweiz sprechen.

Die wichtigsten Argumente, die diese grundsätzliche Bewertung der kommenden LSVA-Abstimmung stützen, sind nebst den ordnungspolitischen Tendenzen sicherlich deren Verfassungswidrigkeit, die Unverträglichkeit mit dem Postulat der KMU-Förderung sowie die negativen Auswirkungen auf die Beschäftigungslage und die schweizerische Volkswirtschaft.

Wer ist „die Wirtschaft“?

Die Wirtschaftsförderung (wf) tritt als verlängerter Arm des Vororts an vorderster Front in aggressivem Ton für die neue LSVA-Steuer ein und scheut nicht davor zurück, in Schlagzeilen zu behaupten: „Die Wirtschaft ist für die LSVA“.

Offensichtlich haben die Verantwortlichen der Wf ihr Ohr nicht in den Regionen, denn in grosser Zahl sind kantonale Handelskammern der gewerblichen Wirtschaft gefolgt und haben sich ins NEIN-Lager abgesetzt. Dies nicht aus einer, wie schlagwortartig immer wieder

unterstellt wird, „Anti-Europa“-Haltung heraus, sondern vielmehr aus ernster Sorge um die negativen volkswirtschaftlichen Folgen der neuen LSVA-Steuer.

Keil in die Wirtschaft treiben?

Gegenwärtig scheint es, dass sich verschiedene Kreise geschickt darum bemühen, einen Keil in die schweizerische Wirtschaft zu treiben. Man will offensichtlich je länger je mehr die exportorientierte Industrie gegen die gewerblich ausgerichtete Wirtschaft ausspielen.

Letztlich verfolgt auch die LSVA-Steuer, welche konzeptionell ihre Wurzeln in der SP-Verkehrspolitik der letzten Jahre hat, dieses Ziel. Mit dem Argument der „Produktivitätsabschöpfung“ bedient man sich dabei nicht nur eines postkommunistischen Begriffs, sondern man spielt auch gezielt die Karte der „Grossen“ und der Agglomerationen. Denn KMU-Betriebe sind nur selten, wenn überhaupt, in der

Lage, die blauäugig definierten Produktivitätsgewinne der 40-Tonnen-Limite zu erzielen. Zudem ist in den Regionen eine weitere Optimierung des Transports (z.B. Vermeidung von Leerfahrten) kaum mehr möglich, da der „Rücktransport“ in die Regionen niemals dem Export der regionalen Produktion entspricht.

Was ist die Aufgabe der Wirtschaftspolitik?

Die Wirtschaftspolitik in einem freiheitlichen, der Marktwirtschaft verpflichteten Gemeinwesen bildet einen Teil der Staatspolitik und bezweckt die „Gestaltung der Wirtschaft“.

Unter dem Begriff „Wirtschaftspolitik“ soll eine Massnahme aber nur dann fallen, wenn sie vom Motiv her zur Erreichung bestimmter ökonomischer Ziele dient.

Angesichts des massiven Einsatzes der Wirtschaftsförderung für die neue LSVA-Steuer gilt es die Betrachtungen zur Wirtschaftspolitik noch etwas zu vertiefen, da sich der Leser dieser Broschüre in der Folge ein eigenes Bild über die Haltung des Vororts und seiner Mitstreiter machen soll.

Was ist Ordnungspolitik?

Ordnungspolitik zielt auf Fragen des Wirtschaftssystems und der entsprechenden Koordinationsmechanismen ab. Konkret verstehen wir in einer liberalen Gesellschaft unter Ordnungspolitik eine Wirtschaftspolitik, welche den freien

Wettbewerb garantiert, offene Märkte schafft, das Privateigentum sichert, die Vertragsfreiheit erhält sowie für eine stabile Währung sorgt.

Glaubwürdigkeit - ein zerbrechliches Gut

Flexibilität ist ein Erfordernis der heutigen Zeit, der sich auch Interessengruppen und Dachverbände nicht verschliessen dürfen. Flexibilität in Sachen ordnungspolitischer Grundhaltung endet jedoch, wie das Beispiel „LSVA“ zeigt, oft in einem kurzatmigen Opportunismus.

Da sich die politischen Parteien heute nur noch auf die Tagespolitik konzentrieren, statt sich einer erkennbaren Grundsatzpolitik zu verpflichten, sehen wir es als unsere Pflicht an, uns auch ausserhalb der Parteipolitik für eine konsequente Ordnungspolitik stark zu machen. Ein Auftrag, der mit der vorliegenden Broschüre allein wohl nicht erfüllt werden kann, da vielmehr Taten gefordert sind.

Mit einem klaren NEIN zur neuen LSVA-Steuer kann in dieser Richtung ein Zeichen gesetzt werden. Wir zählen auf Sie!

*Der Herausgeber
Peter Weigelt
Nationalrat*

Ein vielfaches Nein gegen die neue LSVA-Steuer

Die Erörterung der LSVA-Thematik kann nicht nur verkehrs-, finanz-, ordnungs- oder sonst wie politisch abgehandelt werden, sondern hat sich an vielfältigen Kriterien zu messen. In diesem Sinn ist die Abstimmung über die neue LSVA-Steuer denn auch nicht nur das Referendum des Transportgewerbes, sondern vielmehr eine der grundsätzlichen Fragestellungen der letzten Jahre, über die das Volk zu entscheiden hat. Die nachfolgenden Überlegungen richten sich daher auf die staatsrechtlichen Grundlagen, die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen, die fiskalpolitischen Auswirkungen sowie auf grundsätzliche ökonomische Überlegungen aus.

Staatsrechtliche Überlegungen

Am 10. Februar 1994 stimmten Volk und Stände dem neuen Verfassungsartikel BV 36^{quater} zu, der auf Verfassungsstufe unter bestimmten Möglichkeiten den Systemwechsel von der pauschalen zu einer leistungsabhängigen Erhebung der Schwerverkehrsabgabe ermöglicht. Im Detail enthält Art. 36^{quater} BV folgende Regelung:

„Der Bund *kann* auf dem Schwerverkehr eine leistungs- oder verbrauchsabhängige Abgabe erheben. Diese darf nur erhoben werden, soweit der Schwerverkehr der Allgemeinheit Kosten verursacht, die nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben gedeckt sind. Der Reinertrag der Abgabe darf die ungedeckten Kosten nicht

überschreiten. Er ist zur Deckung von Kosten zu verwenden, die im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr stehen.“

Für die Gesetzgebung ergeben sich gestützt auf Art. 36^{quater} BV folgende Grundsätze:

1. Die LSVA darf nur erhoben werden, wenn die Kosten des Schwerverkehrs nicht gedeckt sind,
2. Der Reinertrag der LSVA darf die ungedeckten Kosten nicht überschreiten,
3. Der Ertrag der LSVA darf nur zweckgebunden für Strassenzwecke verwendet werden.

Aus dem bundesrätlichen „Abstimmungsbüchlein“ von 1994 geht klar hervor, dass die pauschale

Schwerverkehrsabgabe (...) in Koordination mit der EG durch eine LSVa ersetzt werden soll. Daraus ergibt sich ein vierter Grundsatz:

4. Die LSVa wird nur in Koordination mit der Europäischen Union eingeführt.

Es gilt nun in der Folge zu analysieren, inwiefern diese von Volk und Ständen erteilte Verfassungsermächtigung durch den Gesetzgeber eingehalten wird.

Das Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (SVAG) vom 19. Dezember 1997 bezweckt die langfristige Dekkung der Wegkosten sowie Kosten der Allgemeinheit, die dem Schwerverkehr zurechenbar sind. Darüber hinaus wird mit der Abgabe ein Beitrag dazu

geleistet, dass die Rahmenbedingungen der Schiene im Transportmarkt verbessert sowie die Güter vermehrt mit der Bahn befördert werden. Damit widerspricht der Zweckartikel des SVAG der unter Bedingung 3 subsumierten Verfassungsbestimmung aus dem Jahre

1994, wonach LSVa-Erträge zweckgebunden für Strassen verwendet werden müssen.

Die neue LSVa-Steuer und die Kosten des Schwerverkehrs

Das Parlament hat dem Bundesrat in Sachen LSVa-Steuer einen grossen Spielraum eingeräumt. Art. 8 Abs. 1 SVAG erlaubt es dem Bundesrat, ab Inkrafttreten des Gesetzes den Tarif im Bereich von 0.6 bis 2.5 Rp. pro Kilometer und Tonne Gesamtgewicht (TKm) fest-

zulegen; mit Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts auf 40 Tonnen (ab 2005) darf der Tarif maximal 3.0 Rp./TKm betragen. In Anbetracht des Landverkehrsabkommens mit der EU ist eine emissionsabhängige Ausgestaltung der Tarife sehr wahrscheinlich, so dass die Ansätze für Fahrzeuge

mit überdurchschnittlichen Emissionen noch höher liegen können. Gemäss Bundesrat Moritz Leuenberger wird die LSVa in der vorgesehenen Form ab 2005 Erträge von 1.8 Mia. Franken pro Jahr einbringen. Dazu kommt noch die Mehrwertsteuer auf der LSVa im

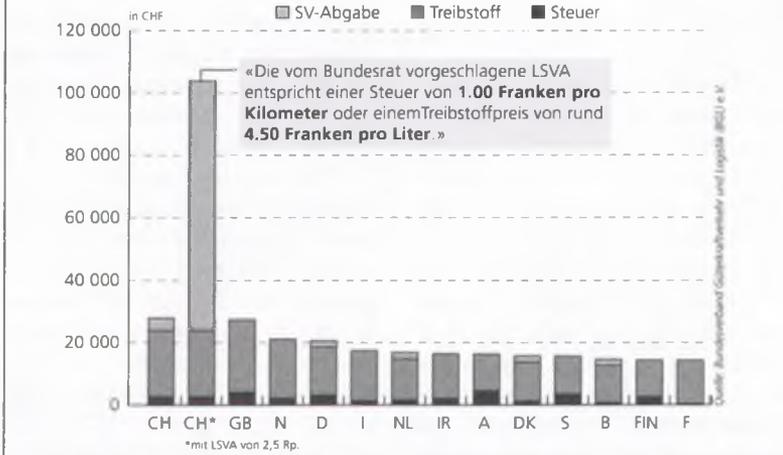
Im „Abstimmungsbüchlein“ von 1994 umschrieb der Bundesrat die LSVa wie folgt:

„...Der Bundesrat erhält die Kompetenz, die pauschal erhobene Schwerverkehrsabgabe durch eine verursachergerechte Abgabe zu ersetzen.“

„...Die pauschale Schwerverkehrsabgabe soll in Koordination mit der EG durch eine leistungs- oder verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe ersetzt werden.“

„...Die Erträge sollen für Strassenzwecke und zum Ausgleich der externen Kosten verwendet werden.“

Steuerliche Belastung eines 40-t-Lastzuges bei einem jährlichen Treibstoffverbrauch von 25'000 l Diesel und einer Fahrleistung von 80'000 km (1.7.97)



Betrag von über 100 Mio. Franken. Die Strassenrechnung 1995 weist für den Schwerverkehr eine Überdeckung von 118 Mio. Franken aus. Gemäss der bundesrätlichen Botschaft betragen 1993 die ungedeckten Gesundheits-, Unfall-, Gebäude- und Lärmkosten 1.0 Mia. Franken.

Die Unterdeckung des Schwerverkehrs – ein externer Nutzen bleibt nota bene unberücksichtigt – beträgt folglich maximal 882 Mio. Franken. Die oben erwähnten Bedingungen 1 und 2, die durch die Bundesverfassung vorgegeben sind, werden damit durch die vorgesehene LSVA-Steuer klar missachtet. Es resultiert eine Überdeckung bezüglich der externen Kosten von rund 900 Mio. Franken pro Jahr.

Jede LSVA mit einem Ansatz von mehr als 1.5 Rp./TKm führt zu einer verfassungs- und gesetzwidrigen Überdeckung der Kosten des Schwerverkehrs.

Verwendung der Erträge aus der neuen LSVA-Steuer

Im Gegensatz zum 1994 deutlich gemachten Volkswillen werden die Mittel aus der LSVA-Steuer für den öffentlichen Verkehr zweckentfremdet – im besten Fall jedenfalls – denn die Abstimmung über die NEAT-Vorlage findet erst nach dem Urnengang zur LSVA statt. Schon vor dem Volksentscheid über die Eisenbahngrossprojekte will der Bund die dafür „nötigen“ Finanzmittel sichern. Bei einer Ablehnung der NEAT-Vorlage würden die LSVA-Gelder wohl in der allgemeinen Bundeskasse versickern.

Das Argument, dass die LSVA für die Realisierung der NEAT notwendig ist und dass eine Ablehnung der LSVA die Eisenbahngrossprojekte gefährden würden, verfängt nicht.

Die Finanzierung der NEAT hängt nicht davon ab, ob eine in dieser Form verfassungswidrige Strassensteuer erhoben wird oder nicht. Vielmehr würden bei einem Ja zur neuen LSVA-Steuer in der Strassenkasse Gelder fehlen, die bis anhin – in Anwendung des Verursacherprinzips – dorthin geflossen sind. Fertigstellung, Sanierung, Unterhalt und Ausbau des Nationalstrassennetzes legen nahe, dass das Geld aus der Schwerverkehrsabgabe in der Strassenkasse benötigt wird. Eine Kompensation aus der Treibstoffkasse – und somit eine Erhöhung der Benzinsteuer – ist einzig eine Frage der Zeit. Bis ins Jahr 2005 werden für den Unterhalt des Nationalstrassennetzes mehr als 600 Mio. Franken pro Jahr benötigt. Die heute gesprochenen Mittel von rund 350 Mio.

Franken dürfen nicht durch eine Zweckentfremdung der Schwerverkehrsabgabe noch weiter gekürzt werden.

Zur Effizienz von Schiene und Strasse

Noch zu Beginn der neunziger Jahre wurde von alt Nationalrat Prof. Dr. Franz Jaeger (HSG St.Gallen) errechnet, dass die NEAT problemlos finanziert werden könne. Diese Studie und ihre Anwendung als Fallbeispiel überlebte nicht lange; sie hat sich sehr bald als viel zu optimistisch erwiesen und ist entsprechend schnell in der politischen Versenkung verschwunden.

Überlebt hat dagegen der Gedanke des Verursacherprinzips, welches nahelegt, dass jeder Verkehrsträger seine Kosten selber bezahlen soll. Mit dem neuen LSVA-Modell ist jedoch geplant, dass mehr

als 75% der NEAT-Finanzierung über die Strasse erfolgen soll, mit dem Resultat, dass zu wenig Geld vorhanden ist, um die Infrastrukturkosten der Strasse zu decken. Bereits 1998 subventionieren die Schweizer Steuerzahler den öffentlichen Verkehr



Zitat von Bundesrat Ogi aus dem Abstimmungskampf um die NEAT-Abstimmung 1993:

„...Die auf sehr vorsichtigen Annahmen basierende Wirtschaftlichkeitsrechnung hat gezeigt, dass die Rentabilität der Investitionen langfristig gegeben und die NEAT darum auch wirtschaftlich interessant ist.“

mit über 5'000 Mio. Franken. Der Marktanteil des Strassengüterverkehrs hat sich seit dem zweiten Weltkrieg stetig erhöht. Während

Die Fakten

zur Berechnung der Belastung je Privathaushalt und Jahr:

max. Ertrag der LSVA (gem. BR Leuenberger vom 9.10.97 im Nationalrat)	1'800 Mio.
minus Ausländer-Anteil (gem. Gütertransportstatistik GTS 1993 15%)	- 270 Mio.
plus Anteil MWSt (10% von 1'530 Mio.)	+153 Mio.
minus Produktivitätsgewinn (Kalkulation ASTAG)	- 210 Mio.

Total	1'473 Mio.
-------	------------

1'473 Mio. : 2,86 Mio. Haushalte ergibt Fr. 515.- pro Haushalt
oder vereinfacht

**1'500 Mio. : 3 Mio. Haushalte ergibt Fr. 500.- pro Haushalt
und Jahr!**

der Anteil 1950 noch 73% betrug, ist er mittlerweile auf über 80% gestiegen. Im gleichen Zeitraum ist der Anteil der Schiene von 18% auf 8% gesunken. Ausschlaggebend für die gute Position des Strassenverkehrs sind jedoch nicht preisliche Faktoren. Gesetzliche und fiskalische Hindernisse (Nachtfahrverbot, 28-t-Limite, Steuern) haben den Strassenverkehr seit jeher belastet.

Entscheidend sind vielmehr quali-

tative Vorteile wie Flexibilität, Termintreue und Planbarkeit.

Im Binnenverkehr ist die Eisenbahn ungeeignet. Kehrriichtabfuhr, Milchsammltransporte und Baustellenverkehr sind in grossem Ausmass nur über die Strasse abzuwickeln. Auch wenn eine Umlagerung von der Strasse auf die Schiene als sinnvoll erachtet wird: durch die LSVA wird diese nicht erreicht. Mehr als 75% der Strassentransporte sind kürzer als 25 Kilometer, während

ein Schienentransport durchschnittlich über 160 km beträgt. Es ist grundfalsch, wenn der Bahngüterverkehr einen relativen Vorteil lediglich in fehlenden Einschränkungen sowie einer geringeren Anzahl gesetzlicher Auflagen erreicht.

Im Schweizer Binnenverkehr wird sich der Einsatz von 40-Tönnern nur in sehr seltenen Fällen lohnen. Ein 40-Tönnner weist dasselbe Volumen auf wie ein 28-Tönnner, wird aber zu 70% höher besteuert. Ein Grossteil der

Transporte, bei Stückgut in rund 85% der Fälle, zeichnet sich dadurch aus, dass das Volumen und nicht das Gewicht entscheidendes Kriterium bei der Auslastung von Lastwagen ist.

Das Institut PROGNOS, Basel, errechnete im Binnenverkehr eine Umlagerung von der Strasse auf die Schiene von maximal 3%. Der Verkehrsfluss würde dadurch keineswegs verbessert, insbesondere wenn man bedenkt, dass

die Zahl der Privatfahrzeuge mehr als 50 mal höher ist als die der Lastwagen.

Bundesrätliche Rechenkünste halten sich in Grenzen

Einen hohen Bekanntheitsgrad hat mittlerweile das „Joghurt-Beispiel“ von Bundesrat Leuenberger erreicht, der damit zeigen will, dass die Belastung eines einzelnen Haushalts vernachlässigbar klein ist. Bei einem Joghurtpreis von 70

Rappen betragen die gesamten Transportkosten rund 2.8 Rp. (Zahlen der Wirtschaftsförderung Wf, Arbeitspapier vom 13. Februar 1998). Die Einführung der LSVA führt gemäss Wf zu einer Verteuerung des einzelnen Joghurts von rund 0.5 Rappen bzw. rund 18% der heutigen Transportkosten.

Der Dienst für Gesamtverkehrsfragen des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und

Fakten zur Bedeutung des Transitverkehrs durch die Alpen:

1995 betrug das Aufkommen im Strassengüter-Binnenverkehr in der Schweiz ca. 410 Mio. Tonnen, während im Transitverkehr durch die Alpen 3,3 Mio. Tonnen transportiert wurden.

Dies entspricht einem Verhältnis von 1:124. Trotzdem soll über den Binnentransport mit der neuen LSVA-Steuer der Alptransit mit seinen überrissenen Eisenbahngrossprojekten finanziert werden.



Transitverkehr Strassengüter

3,3 Mio/to

Kommunikation (UVEK) und die Wirtschaftsförderung rechnen vor, dass die LSVA den Privathaushalt mit 11 bis 55 Franken pro Jahr belasten werde. Das UVEK geht von 81'000 Franken Ausgaben pro Haushalt und Jahr aus, davon 26 Prozent Konsumausgaben. Der Transportanteil an diesen mache rund 5 Prozent oder 1053 Franken aus. Wie das UVEK bei diesen Zahlen auf eine zusätzliche Belastung von 11 bis 55 Franken kommt, ist nicht nachvollziehbar.

Unglaubliche und irreführende Information aus dem Bundeshaus

Wenn davon ausgegangen wird, dass 80% der Güter auf der Strasse transportiert werden, betrüge der Strassenverkehrsanteil an den obengenannten 1053 Franken rund 812 Franken. Eine Erhöhung dieser Kosten um 18 % (immer gemäss dem Joghurtbeispiel der Wf) führt zu einer Mehrbelastung jedes Haushaltes um über 150 Franken. Ergo: Wenn nur schon die Zahlen des UVEK und der Wf richtig

zusammengerechnet werden, stellen wir fest, dass die Belastung jedes einzelnen Haushaltes weit über den 11 Franken liegt, die das Departement Leuenberger für die 2.5-Rappen-Variante vorgerechnet hat.

Die Wf rechnet weiter vor, dass ein Mineralwassertransport von Vals nach Zürich und retour sich um rund 224 Franken verteuern wird, was pro Flasche "nur rund 2.5 Rappen" ausmachen würde. Im Überlandverkehr rechnet ein Transporteur mit einem km-Preis von rund 2 Franken.

Die LSVA würde also die Transportkosten von heute 640 Franken (320 km à 2 Fr.) um 35% erhöhen, was bezogen auf die oben genannten 847 Franken pro Haushalt 300 Franken ausmacht!

Doch die Unterschiede zwischen den von Leuenberger vorgegaukelten 11 Franken und der effektiven Belastung durch die LSVA von rund 500 Franken pro Haushalt legen nahe, dass nicht nur merkwürdige Rechenkünste die

Die neue LSVA-Steuer ist besonders KMU-feindlich

Kleine und mittlere Unternehmen mit einer geringen Fertigungstiefe sind auf mehr Transporte angewiesen; ein geringeres Produktionsvolumen reduziert prinzipiell die Möglichkeiten, für An- und Auslieferung 40-Töner einzusetzen. Im Gegensatz zu grösseren Unternehmen fehlen den KMU auch die Mittel, um einen Teil der Vorteile auszunützen, die sich durch eine Auslagerung ins Ausland ergäben. Die LSVA verschlechtert damit nicht nur die allgemeine Standort-Attraktivität der Schweiz, sondern sie tangiert insbesondere die KMU-Betriebe und dabei vor allem diejenigen in den Bergregionen.

Die Alternative für eine vernünftige NEAT

Es ist ungerecht, die NEAT - ein Bahnprojekt - fast ausschliesslich durch Abgaben der Strassenbenützer finanzieren zu wollen. Zudem lässt sich eine vernünftige Eisenbahnpenttransversale mit vorläufig einem Alpendurchstich statt dem gleichzeitigen Bau beider Tunnelröhren auch ohne LSVA finanzieren.

Die Finanzierung mit der - von der ASTAG - zugestandenem verdoppelten pauschalen Schwerverkehrsabgabe, bis im übrigen Europa ebenfalls eine LSVA eingeführt ist, ergibt zusammen mit den übrigen Finanzierungselementen jährlich rund 1,2 Mrd. Franken, was für die Realisierung der Bahn-Grossprojekte ausreicht.

Eine Ablehnung der LSVA-Vorlage wäre keineswegs jene Katastrophe für unsere Umwelt-, Verkehrs- und Europapolitik, wie sie von deren Anhängern prophezeit wird; vielmehr würde dies die Chance eröffnen, eine unter den Aspekten Umwelt, Alpenschutz, Volkswirtschaft, Verkehrs- und Integrationspolitik bessere Lösung zu erarbeiten.

Finanzierung Bahninfrastruktur ohne LSVA

Verdoppelte pauschale Schwerverkehrsabgabe	360 Mio.
25% NEAT-Finanzierung aus Strassengeldern	320 Mio.
0,1% Mehrwertsteuer	200 Mio.
<hr/>	
Total à fonds perdu	880 Mio.
25% Verschuldung	300 Mio.
<hr/>	
Total verfügbar pro Jahr	1'180 Mio.

Zahlen der LSVA-Befürworter beschönigen. So werden die Produktivitätsgewinne in der Lastwagenbranche durch die Einführung der 40-Tonnen-Limite allseitig stark überschätzt, herrscht in der Schweiz doch die typische Transportform der zwei- und dreiachs-

gen Soli-Transportfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht zwischen 13 und 26 Tonnen vor.

Das Ausland bezahlt heute wohl rund 24 Prozent der pauschalen Schwerverkehrsabgabe, doch der Anteil wird markant sinken, da die Rechnung der Importe nicht durch

den ausländischen Transporteur, sondern durch den inländischen Abnehmer bezahlt wird. Geht man davon aus, dass der Auslandanteil an der LSVA realistischerweise rund 15% oder rund 270 Mio. Franken und der Produktivitätsgewinn durch Zulassung der 40-Töner 15% der Steuer betragen wird (200 Mio. Franken), bleibt unter dem Strich eine „Nettobelastung“ durch die LSVA von 1.4 Mia. Franken. Zählt man dazu noch die Mehrwertsteuer von rund 100 Mio. Franken, die auch auf der LSVA geschuldet ist, so ergibt sich bei 3 Millionen Haushaltungen in der Schweiz eine neue Steuerbelastung von rund 500 Franken pro Haushalt und Jahr.

LSVA-Steuer bringt neue Taxe occulte

Zwei Faktoren werden von den LSVA-Befürwortern geflissentlich übersehen. Erstens geht das UVEK lediglich von einer Besteuerung der Konsumausgaben aus.

Die LSVA gilt jedoch für alle transportierten Güter. Materialien für den Hausbau werden ebenso belastet wie der Autokauf oder die Anschaffung einer Wohnungseinrichtung. Zweitens werden Güter bei jedem Transport belastet, nicht nur einmal. Nehmen wir das Beispiel der Wohnungseinrichtung: Der Transport des Holzes in die Sägerei, der Weitertransport zur Schreinerei, von dort zum Möbelhändler und schliesslich zum Kunden werden jeweils von der LSVA belastet.

Wer glaubte, die mehrfache Besteuerung eines einzelnen Gutes sei seit dem Übergang von der WUST zur MWST abgeschafft, wird bei einer allfälligen Einführung der LSVA wieder mit dem Unsinn einer wettbewerbsverzerrenden "taxe occulte" konfrontiert. Wahrlich keine ökonomische Wundertat eines bürgerlich dominierten Parlaments. Offensichtlich hat man die Mehrfachbelastung durch die LSVA aber bis heute noch nicht zur Kenntnis genommen, denn die vom UVEK präsentierten Zahlen einer LSVA-Belastung von 11 bis 55 Franken pro Haushalt rechnen nur den letzten Transport vom Produzenten zum Verkaufspunkt.

Das gilt übrigens auch für das Joghurt von Bundesrat Leuenberger. Auch er hat vergessen, dass Ausgangsprodukte wie Papier, Aluminium, Kunststoff, Früchte oder Milch zuerst in die Molkerei transportiert werden müssen, bevor das Endprodukt in die Verkaufsläden verteilt werden kann. Zum Glück sind die Verkaufswagen aus Gottlieb Duttweilers Gründerzeiten nicht mehr so verbreitet, sonst käme noch ein weiterer Transport dazu...

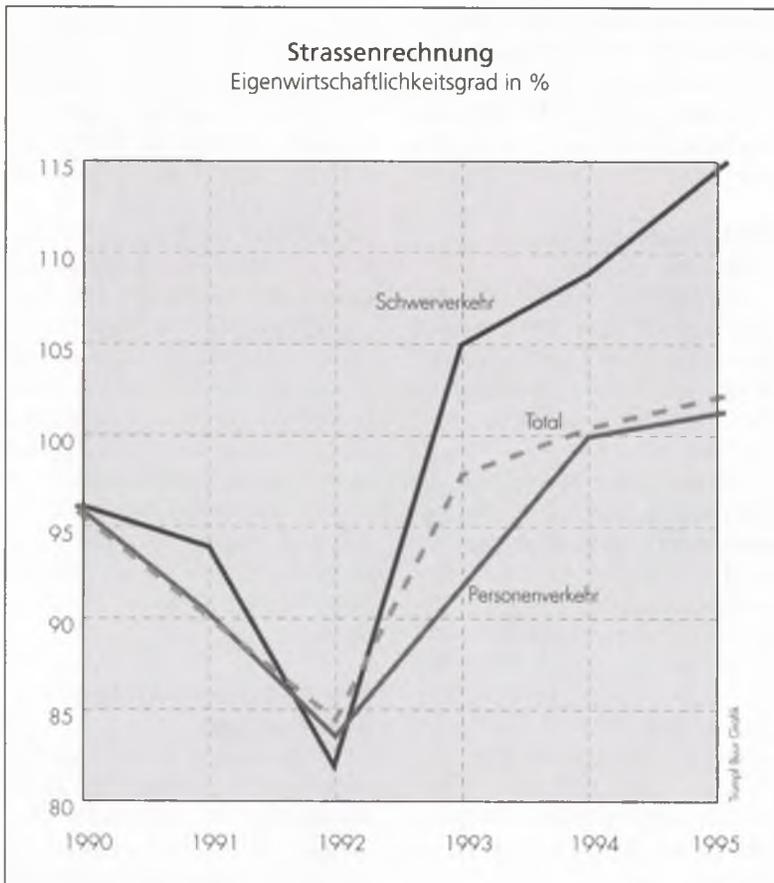
Grundlegende ökonomische Überlegungen

Es erstaunt, dass insbesondere diejenigen Vertreter der Wirtschaft, welche die neue LSVA-Steuer befürworten, sich wenig von grundlegenden ökonomischen

Überlegungen leiten lassen. Es ist sattsam bekannt, dass der Staat das eingenommene Geld - oft leider noch viel mehr - sofort wieder ausgibt.

Angeichts dieser Erfahrung bezweckt die neue LSVA-Steuer in der vorliegenden Form hauptsächlich die Erhöhung der Staatsquote unter dem Deckmantel der Besteuerung einer einzelnen Branche. Die vom Bundesrat erwartete

ten LSVA-Erträge von 1,8 Mia. Franken repräsentieren eine erhöhte Fiskalquote und damit letztlich auch eine ausgeweitete Staatsquote. Warum gewisse Parteien, trotz ihrer programmatischen Grundsätze, welche sich strikt gegen eine weitere Erhöhung der Fiskal- und Staatsquote aussprechen, heute die neue LSVA-Steuer als zukunftsweisendes Modell bezeichnen, bleibt schleierhaft.



Die neue LSVA-Steuer ist ökologisch kontraproduktiv

Die Befürworter der neuen LSVA-Steuer führen immer wieder ökologische Argumente ins Feld, ohne aber im Detail aufzeigen zu können, welche positiven Auswirkungen eine LSVA-Steuer auf die Umwelt hat. Denn die Besteuerung des Transports bringt diesen nicht einfach zum Verschwinden, sondern die Volumina werden einfach umgelagert. Im vorliegenden Fall könnte diese Umlagerung auf kleinere, LSVA-befreite Fahrzeuge gar zu einer markanten Steigerung des Verkehrsvolumens und damit der Umweltbelastung führen.

Die Lärm- und Abgasemissionen wurden in den letzten Jahren auch ohne LSVA kontinuierlich reduziert. Euro-2-Motoren emittieren 60 bis 80 Prozent weniger Schadstoffe als Motoren vor 1987. Und die Partikel-Emissionen lassen sich mit der neusten Motorengeneration innerhalb eines Jahrzehnts auf weniger als 15 Prozent ihres Ausgangswertes zu Beginn der 90er Jahre reduzieren. Die technischen Verbesserungen werden auch künftig mehr zur Reduktion der Emissionsmengen beitragen als irgendwelche fiskalische Lenkungsmaßnahmen.

Ökologisch negatives Resultat

Geradezu kontraproduktiv könnte sich die LSVA auswirken, wenn Güter wegen der LSVA noch mehr mit Lieferwagen transportiert wür-

den. In den letzten 20 Jahren wuchs der Lieferwagenbestand um 160 Prozent, derjenige der LKW nur um 25 Prozent; gesetzliche Vorteile (Führerausweis, kein Nachtfahrverbot, keine Ruhezeitvorschriften, geringe Steuerbelastung) dürften dafür verantwortlich sein. Da Lieferwagen bis 3,5 Tonnen der LSVA nicht unterstehen, dürfte dieser ökologisch bedenkliche Trend auch in Zukunft anhalten. Bei einem Bestand von heute über 210'000 Lieferwagen (gegenüber rund 52'000 LKW) wird sich diese Entwicklung aufgrund des schlechten Energie-/Leistungsverhältnisses der Lieferwagen negativ auf die Gesamtemissionen des Güterverkehrs auswirken.

Emissionen des LKW-Verkehrs werden halbiert
Trotz dieser klaren Fakten werden

immer wieder Einwände eingebracht, die auf eine Steigerung der Gesamtemissionen des Schwerverkehrs verweisen. Dies tönt dann etwa wie folgt: „Die mengenmässige Zunahme der Verkehrsleistungen wird die technischen Verbesserungen der Motoren absorbieren. Die Gesamtemissionen des Schwerverkehrs werden steigen.“ Internationale Studien kommen jedoch zum Schluss, dass sich bis zum Jahr 2010 die Gesamtemissionen des LKW-Verkehrs aufgrund der technologischen Entwicklung fast halbieren werde!

Alpenschutzartikel als ökologisches Feigenblatt?

In Ergänzung zur - wissentlich - falschen Einschätzung der technologischen Entwicklung wird auch der Alpschutzartikel als Ökologie-Argument missbraucht. So heisst es etwa: „Der Alpschutzartikel ist ein Meilenstein in der Ökologie des Güterverkehrs.“

Studien ausgewiesener Experten (z.B. Prof. Hörler, ETHZ) kommen zum Schluss, dass die Verlagerung des Gütertransits auf die Schiene „ökologisch unsinnig ist“. Gesamtstrombetrachtungen zeigen nämlich, dass es bezüglich der Produktion des Treibhausgases CO₂ und zur Ressourcenschonung heute und wohl auch für die nächsten zwei Jahrzehnte zwei- bis dreimal besser ist, die Lastwagen direkt fahren zu lassen, statt sie auf die elektrische Bahn zu verladen!

Die Ablehnung der LSVA ist eine Chance für eine neue, finanzierbare und europäisch abgestützte Verkehrspolitik

Die LSVA-Abstimmung wird vom Bundesrat und gewissen Kreisen zur Schicksalsfrage der schweizerischen Verkehrspolitik hochstilisiert.

Durch die künstliche Verknüpfung der LSVA-Vorlage mit anderen anstehenden innen- und aussenpolitischen Vorlagen (NEAT, bilaterale Verträge, Alpschutzartikel, Bahnreform usw.) wird versucht, der LSVA die Rolle des Schlüsselements zuzuspielen. Bei genauerer Betrachtung wird aber klar, dass die enge Verflechtung von LSVA mit der Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte, den Verhandlungen mit der EU oder der Umsetzung des Alpschutzartikels weder formell besteht noch inhaltlich oder sachlogisch begründbar ist.

Die Motivation für dieses Vorgehen ist vielmehr auf der Ebene der Abstimmungstaktik zu suchen; es ist offensichtlich, dass damit der Versuch unternommen wird, die Befürworter der genannten Vorlagen davon zu überzeugen, dass ihr Anliegen - sei es der Bau der NEAT, der Abschluss der bilateralen Verhandlungen oder die Umsetzung des Alpschutzartikels - nur bei Einführung der LSVA zu erfüllen ist.

Dass dem nicht so ist, zeigen die folgenden Ausführungen:

1. Es braucht keine LSVA, um die NEAT zu bauen!

Es ist eine Selbstverständlichkeit, dass sowohl Schiene wie Strasse über eine moderne, bedarfsgerechte Infrastruktur verfügen sollten. Die Strassenverkehrsverbände haben ein Konzept entwickelt, wie diesem Anliegen angemessen Rechnung getragen werden kann, ohne die beiden Verkehrsträger oder deren finanzielle Mittel gegeneinander ausspielen zu müssen. Während die Strasseninfrastruktur weiterhin über die zweckgebundenen Strassensteuern finanziert werden soll, ist für die Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (z.B. NEAT und Bahn 2000) die Schaffung eines Investitionsfonds - gespiesen primär über eine allgemeine Energieabgabe - vorgesehen. Dadurch könnte die Finanzierung einer bedarfsgerechten Infrastruktur für beide Verkehrsträger langfristig sichergestellt werden.

2. Es braucht keine LSVA, um eine Abkommen mit der EU abzuschliessen!

Die LSVA hat nichts zu tun mit dem Landverkehrsabkommen der EU. Bei der LSVA geht es um die Erhebung einer flächendeckenden Strassenbenützungsgebühr, beim Verkehrsabkommen mit der EU um die Festsetzung einer streckenbezogenen Transitgebühr. In Anbetracht der Tatsache, dass die LSVA in wichtigen Punkten nicht mit der Schwerkverkehrsbesteuerung in der EU ver-

einbar ist (nur Wegekosten, nur streckenbezogen, erst ab 12 Tonnen usw.), muss wohl ganz im Gegenteil festgestellt werden, dass die Einführung der LSVA einem Abkommen mit der EU eher hinderlich ist. Die Entwicklung der bilateralen Verhandlungen, beziehungsweise der Widerstand zahlreicher Verkehrsminister gegen das von der Schweiz vorgeschlagene Gebührenmodell, zeigt dies in aller Deutlichkeit.

3. Es braucht keine LSVA, um den Alpenschutzartikel umzusetzen!

Der Alpenschutzartikel verlangt die Verlagerung des Gütertransitverkehrs von Grenze zu Grenze auf die Schiene. Dass dazu die Einführung einer flächendeckenden LSVA, die zu 95 Prozent den schweizerischen Verkehr und nur zu 5 Prozent den Transitverkehr trifft, das grundlegend falsche Instrument ist, dürfte eigentlich einsichtig sein. Den Transitverkehr mit einem Verkehrsanteil von nur gerade 5 Prozent über die Einführung einer LSVA steuern zu wollen entspricht in etwa dem unsinnigen Gedanken, den Tabakkonsum dadurch einzuschränken, dass man auf alle Lebensmittel und Getränke eine Tabaksteuer erhebt. Das einzig sinnvolle und effiziente Instrument zur Steuerung des Transitverkehrs wäre die Einführung einer Alpentransitabgabe (ATA), wie sie auch in den Nachbarländern Österreich und Frankreich zur An-

wendung gelangt. Der grösste "Nachteil" dieser Steuer ist, dass sie zu effizient ist. Sie erreicht die Zielsetzung des Alpenschutzartikels, ohne gleichzeitig quasi als Nebenprodukt wie die LSVA die Schweizerische Volkswirtschaft abzuschöpfen und so die gierigen Kassen des Bundes zu füllen...

Europapolitische Auswirkungen der neuen LSVA-Steuer

Die aktuelle Debatte über die europapolitischen Auswirkungen der neuen LSVA-Steuer wird durch Bundesrat Moritz Leuenberger geprägt, welcher im Nachgang zum Klotener Abkommen feststellte, dass ohne die LSVA ein bilaterales Abkommen mit der EU nicht möglich sei.

Nachdem der Vertrag von Kloten in der Schweiz – trotz Interventionen im eidgenössischen Parlament – immer noch nicht als deutsche Übersetzung verfügbar ist, blieb die bundesrätliche Aussage bis heute materiell unwidersprochen. Vielmehr haben sich der Vort und die Mehrheit der Bundesratsparteien aufgrund des vermeintlichen europapolitischen Sachzwangs wider ihre eigenen Grundsätze kritiklos hinter die neue LSVA-Steuer gestellt.

Die nachfolgenden Betrachtungen – basierend auf der Übersetzung des deutschen Verkehrsministeriums – sollen aufzeigen, dass der konstruierte Zusammenhang zwischen LSVA-Steuer und bilateralen Verhandlungen lediglich abstimmungstaktisch hergestellt wird, um beim Volk über die LSVA-Steuer die NEAT-Finanzierung zu erwirken.

Es muss misstrauisch machen, wenn ein im Januar 1998 abgeschlossener Vertrag zwischen der EU und der Schweiz, welcher nach Bundesrat Leuenberger die Lösung der bilateralen Verkrampfung mit der EU bringen soll, bis heute nicht publiziert wurde. Das Misstrauen wird um so grösser, wenn man weiss, dass in Wien und Bonn entsprechende Übersetzungen

vorliegen und sich Schweizer Politiker auf diese Dokumente abstützen müssen. Die nachfolgenden Betrachtungen stützen sich denn auch primär auf die deutsche Fassung des Vertrags und gliedern sich in drei Kapitel, welche die vertraglichen Grundlagen, das Verhältnis der EU zur LSVA-Steuer sowie der gegenwärtigen EU-Verkehrspolitik zum LSVA-Modell beleuchten.

Die Fakten im Klotener Vertrag...

In der Diskussion um die LSVA taucht immer wieder das Argument auf, ohne LSVA sei das Verhandlungsergebnis Kinnock/Leuenberger vom 23. Januar 1998 zwischen der Europäischen Gemein-

schaft (EG) und der Schweiz über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse gefährdet, resp. die gesamten bilateralen Verhandlungen mit der EU wären ohne LSVA in Frage gestellt. Diese Auffassung ist falsch. Folgende Zitate aus dem Abkommen zeigen warum:

Im Entwurf zum Abkommen zwischen der EG und der Schweiz wird in Art. 1 das Ziel vereinbart, „...den Zugang der Vertragsparteien zum Güter- und Personenverkehrsmarkt zu liberalisieren, damit eine effizientere technische, geographische und wirtschaftliche Abwicklung des Verkehrs gewährleistet wird, die optimal auf die Verkehrsträger abgestimmt ist,...“. Die Bestimmungen des Abkommens beruhen dabei „... auf den Grundsätzen der Gegenseitigkeit und der freien Wahl des Verkehrsträgers...“. Zudem verpflichten sich die Vertragsparteien, „...keine diskriminierenden Massnahmen zu ergreifen“. Artikel 37 des Abkommens sagt sodann, dass die Vertragsparteien danach streben, „...eine schrittweise Einführung von Gebührensystemen vorzusehen, die darauf abzielen, den

Strassenfahrzeugen und anderen Verkehrsträgern die von ihnen verursachten Kosten anzulasten“. Für diese Gebührensysteme gelten gemäss Artikel 38 die Grundsätze der „...Nichtdiskriminierung, der Verhältnismässigkeit und der Transparenz“. Die Zusammensetzung der Gebühren besteht sodann gemäss Absatz 2 desselben Artikels „... aus der Kraftfahrzeugsteuer, der Mineralölsteuer und den Strassenbenutzungsgebühren“.

Für die Schweiz gilt im weiteren Artikel 40, der besagt, dass die Schweiz im Hinblick auf die Erhöhung der Gewichtslimite in zwei Stufen „...ab dem 1.1.2001 bzw. 1.1. 2005 eine nichtdiskriminierende Besteuerung für schwere Nutzfahrzeuge...“ einführt. Diese Besteuerung besteht aus Gebühren, die

“Es ist allein schon geographisch, aber auch politisch nicht so, dass die Schweiz die Europäische Union umgibt, sondern die Europäische Union die Schweiz. Das muss sich natürlich auch in einem Abkommen ausdrücken.“

Verkehrsminister Matthias Wissmann, Bundesrepublik Deutschland (17.3.98)

nach drei Emissions-(Euro-)Normen abgestuft sind, wobei der Gebührenunterschied nicht mehr als 15% der erhobenen Durchschnittsgebühr betragen darf. In Absatz 3 des Artikels 40 wird schliesslich festgehalten, dass die Schweiz „...ab dem 1. Januar 2001 eine Steuer für schwere Lastfahrzeuge...“ einführt. Der Höchstsatz dieser Steuer darf

bei max. 34 Tonnen Gesamtgewicht und 300 Kilometer alpenquerender Strecke höchstens 205 Franken betragen. Max. 15% dieser Gebühr kann aus „...Gebühren für die Benutzung besonderer alpiner Infrastrukturen bestehen“.

... auf den Punkt gebracht

Aus den oben zitierten Texten des Abkommensentwurfs ergibt sich folgendes:

1. Die Schweiz verpflichtet sich, für den Strassenverkehr (und andere Verkehrsträger) schrittweise ein Gebührensystem einzuführen, das die von ihm verursachten Kosten deckt.
2. Die Schweiz verpflichtet sich im weiteren, eine nichtdiskriminierende „Steuer für schwere Lastfahrzeuge“ einzuführen.
3. Als (vorläufige) Maximalwerte gelten dabei für den 1. Januar 2001 205 Franken für 34 Tonnen und 300 km alpenquerende Strecke.

Seitens des Klotener Abkommens wird folglich *keine* leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) gefordert, sondern nur eine „Steuer für schwere Lastfahrzeuge“, welche die Schweizer im gleichen Ausmass trifft wie die Ausländer und welche grundsätzlich verhältnismässig sein muss. Das heisst, für die Schweiz ist nicht die LSVA relevant, sondern die Erhe-

bung irgend einer strassenbezogenen Gebühr, sei diese eine Pauschalabgabe, eine Strassen- oder Tunnelbenutzungsgebühr, eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern oder die Einführung einer anderen nichtdiskriminierenden Abgabe. Am liebsten wäre der EU allerdings, die Schweiz würde überhaupt keine neuen Abgaben einführen.

Daraus folgt:

Die Diskussion um die LSVA ist eine rein innenpolitische Angelegenheit. Die EU fordert keine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA)! Ihr vordringliches Anliegen ist die Erhöhung der Transitzkapazität, um den Umwegverkehr über Österreich und Frankreich zu reduzieren. Dazu nimmt sie allenfalls – wenn überhaupt – die Erhebung einer nichtdiskriminierenden Gebühr in Kauf.

Warum die EU mit dem Klotener-Abkommen „Mühe“ hat

Die Kommission der EU hat als Diskussionsgrundlage ein sogenanntes Grünbuch veröffentlicht, das unter anderem vorsieht, den verschiedenen Verkehrsträgern die wahren Kosten anzulasten. Soll innerhalb der EU auf diese Diskussionsgrundlage eingetreten werden, hiesse dies, dass eine Revision der bestehenden Wegekostenrichtlinie und somit eine konkrete Bezifferung der zurechenbaren externen Kosten pro Transportträger nötig

Die LSVA-Steuer - ein neuer Gessler-Hut!

1994 hat das Schweizer Volk einer Verfassungsänderung zugestimmt, welche das Verursacherprinzip im Strassenverkehr festschreibt. Dieser Blanko-Check darf vom Bundesrat jedoch nur eingelöst werden, wenn die vom Verkehr verursachten Kosten nicht gedeckt sind. Heute deckt der Schwerverkehr seine Kosten bereits zu 117%. Nach „Treu und Glauben“ wäre also nur ein ertragsneutraler Wechsel

von der pauschalen zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) angebracht.

Da „Treu und Glauben“ aber nur noch in politischen Sonntagsreden existiert, machen sich Bundesrat und Parlament im Namen der NEAT daran, den Volkswillen zu beugen.

Denn um das politische Trauerspiel in Sachen „NEAT“ finanzieren zu können, müssen Milliarden eingetrieben werden. Der LSVA-Blanko-Check soll's nun, entgegen der Verfassung, mit einer Verzehnfachung der LSVA-Steuer richten! Für ein mittelständisches Transport- Unternehmen mit 10 Chauffeuren, welches heute jährlich

60'000 Fr. Schwerverkehrssteuern an den Staat abliefern, kostet die neue LSVA-Steuer bei gleicher Transportleistung neu über 800'000 Fr. pro Jahr!



Selbst Gessler, beileibe nicht der Zurückhaltendste in der Schweizer-Geschichte, hätte wohl bei aller Unverfrorenheit nicht den Mut aufgebracht, die Steuern gleich um das Zehnfache zu erhöhen.

Wenn man in Bern glaubt, mit einem Gessler-Hut in Form

der neuen LSVA-Steuer das Volk beugen und weiter auspressen zu können, dann könnte die Geschichte plötzlich wie damals am Urnersee enden. Denn unsere Bürger lassen sich wie damals von der Obrigkeit weder beugen noch mit halbweisen Fakten abspeisen. Erst recht nicht, wenn sie die neue LSVA-Steuer 500 Fr. pro Jahr kosten wird. Sorgen wir dafür, dass Gesslers, oder besser Leuenbergers Hut gar nicht auf die Stange kommt.

Mit einem klaren NEIN zur neuen LSVA-Steuer sagen wir Nein zum Abbau von regionalen Arbeitsplätzen und vor allem Nein zu einer neuen Steuerbelastung von 500 Fr. pro Jahr und Haushalt.

wäre. Diese politische Diskussion muss aber erst noch geführt werden. Aufgrund der divergierenden Meinungen (beispielsweise zwischen Holland und Österreich) ist ein langwieriger politischer Verhandlungsprozess innerhalb der EU zu erwarten.

Der Entwurf von Kloten würde die EU (gleich wie die Schweiz) dazu verpflichten, eine „schrittweise Einführung von Gebührensystemen“ vorzusehen, die darauf abzielen, den Verkehrsträgern die von ihnen verursachten Kosten anzurechnen.

Sollte dieses Abkommen vom Verkehrsministerrat verabschiedet werden, bestünde ein „Präjudiz“ zur oben vermerkten politischen Diskussion, die innerhalb der EU aber noch gar nicht geführt wurde. Dies ist mit ein entscheidender Grund dafür, dass gewisse Mitgliedstaaten das Abkommen in dieser Form nicht akzeptieren wollen.

Fehlende Verhältnismässigkeit und Akzeptanz

Im weiteren reklamiert der deutsche Verkehrsminister Wissmann zu recht, dass es nicht verhältnismässig ist, wenn eine Lastwagenfahrt von Basel nach Hamburg mit 12 DM besteuert wird und neu für die Fahrt von Basel nach Chiasso 400 DM zu bezahlen wären. Allein anhand dieser Aussage zeigt sich, dass innerhalb der EU das

Abkommen mit der Schweiz noch längst nicht verabschiedet ist. Schliesslich sei noch angemerkt, dass die schweizerischen Berechnungen nicht den Vorgaben des europäischen Rechts entsprechen. Die Richtlinie 93/89 EWG verlangt, dass die Gebührenhöhe die tatsächlichen Kosten für Bau, Betrieb sowie den weiteren Ausbau des Strassennetzes beinhaltet. Die Schweizer Berechnungen der Wegekostenrechnung gehen weit über dieses Mass hinaus. Die Schweizer Zahlen werden seitens verschiedener EU-Mitgliedsländer weder als nachvollziehbar noch als fair angesehen. Das renommierte Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) hat die schweizerische Wegekostenrechnung deshalb mit entsprechender Kritik behaftet.

Daraus folgt:

Der Meinungsbildungsprozess innerhalb der EU und den Mitgliedstaaten in Richtung einer Anrechnung externer Kosten des Verkehrs ist noch nicht so weit fortgeschritten, wie dies der sozialistische EU-Kommissar Neil Kinnock gerne sähe.

Das Abkommen mit der Schweiz wäre für die Gemeinschaft insofern gefährlich, als es die EU vertraglich verpflichten würde - ohne konkrete Vorgaben - schrittweise eine Anlastung von verursachten Kosten an die Verkehrsträger einzuführen.

Die LSVA-Steuer - eine neue Taxe occulte!

Nach mehrmaligen Versuchen haben wir in der Schweiz die wirtschaftsfeindliche „Taxe occulte“ endlich zugunsten der Mehrwertsteuer abgeschafft.

Kaum ist dies geschehen, da wollen wir eine gleiche Steuer durch die Hintertüre wieder einführen. Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ist nämlich nichts anderes als eine neue

„Taxe occulte“. Mit der Besteuerung der gefahrenen Lastwagenkilometer zwischen 0,6 und 3 Rappen wird der gesamte Transport aller Güter entscheidend verteuert. Abzugsfähig ist gar nichts. Im Gegenteil, die Produkte werden wegen der widersinnigen Transportsteuer von Wertschöpfung zu Wertschöpfung teurer. Mit anderen Worten, je mehr Bestandteile ein produziertes Gut umfasst, umso teurer wird dieses Produkt. Nehmen wir ein einfaches Nahrungsmittel wie Cornflakes. Für das Saatgut, den Dünger, die Ernte des Weizens, die Lagerung, die Verteilung

zu den Produktionsstätten, die Grob- und die Feinverteilung müssen entsprechende Transporte ausgeführt werden. Diese übernimmt

in der Mehrzahl der Lastwagen, da die Bahn grundsätzlich nur für lange Fahrten in Frage kommt. Folglich addieren sich die Steuern von Produktionsstufe zu Produktionsstufe. Und dies nicht nur für Cornflakes, sondern

für alle Güter des täglichen Konsums und der Industrie. Wer bei diesem Sachverhalt den Bürgerinnen und Bürgern vormachen will, dass sie von dieser Steuer kaum betroffen werden, der will uns Sand in die Augen streuen. Tatsache ist, dass die Transporte um rund 30% teurer werden und jeder Haushalt mit zusätzlichen 500 Franken pro Jahr belastet wird.

Wir haben genug von neuen Steuern. Und eine neue Taxe occulte kommt erst recht nicht in Frage! Deshalb sagen wir am 27. September „NEIN“ zur neuen LSVA-Steuer!



Die verfassungswidrige LSVA-Steuer versus EU-Verkehrspolitik

Die neue LSVA-Steuer verletzt nicht nur die Bundesverfassung, sie widerspricht auch der gegenwärtigen Verkehrspolitik der EU.

Zur Verfassungsmässigkeit:

Die schweizerische Bundesverfassung (Artikel 36^{quater}) wird mit dem neuen Bundesgesetz insofern verletzt, als eine Abgabe auf den Schwerverkehr nur erhoben werden darf, wenn der Schwerverkehr der Allgemeinheit Kosten verursacht, die nicht anderweitig gedeckt werden. Zudem darf der Reinertrag nur zur Deckung von Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr verwendet werden. Da der Schwerverkehr seine verursachten Kosten gemäss der offiziellen Statistik bereits deckt, dürften erstens gar keine LSVA-Steuer erhoben und zweitens die Einnahmen sicher nicht für die NEAT verwendet werden. Hätten wir ein Verfassungsgericht wie in der Bundesrepublik Deutschland, so würde die LSVA aus den genannten Gründen sicherlich als verfassungswidrig qualifiziert werden und überhaupt keine Abstimmung stattfinden.

Zur EU-Verkehrspolitik:

Auch die EU-Verkehrspolitik steht im Widerspruch zur vorgesehenen LSVA-Steuer. Dies betrifft sowohl das Prinzip, die Art der Erhebung wie auch die Höhe der Besteuerung. Zur Anrechnung gelangen in

der EU nämlich nur die eigentlichen Wegekosten (Bau, Unterhalt und Betrieb). Von einer Anrechnung der sogenannten „externen Kosten“ ist überhaupt keine Rede. Auch Quersubventionierungen vom Schwerverkehr zugunsten des öffentlichen Verkehrs sind in der gegenwärtigen Politik der EU nicht bekannt. Im Gegenteil, Ziel der EU-Verkehrspolitik war es bisher, die nationalen Märkte der Mitgliedstaaten für den Verkehr zu öffnen und nationale Wettbewerbsbeschränkungen oder preisverzerrende Massnahmen zu beseitigen. Die LSVA hat somit nichts mit der gegenwärtigen EU-Verkehrspolitik gemein, sondern sie steht ihr vielmehr entgegen.

Zusammenfassung:

Die Realität ist, dass:

1. die LSVA keine europapolitische, sondern eine reine innenpolitische Angelegenheit ist,
2. die LSVA für den Abschluss der bilateralen Verkehrsverhandlungen nicht relevant ist,
3. die LSVA verschiedenen Mitgliedsstaaten der EU massiv „Mühe“ bereitet,
4. die LSVA der gegenwärtigen Verkehrspolitik der EU insgesamt entgegensteht,
5. die LSVA der vom Schweizer Volk genehmigten Verfassungsbestimmung zuwiderläuft!

Schwerverkehrsbesteuerung¹ Deutschland - Schweiz im Vergleich

<u>Land/Modell</u> pro Jahr	<u>D</u>	<u>CH (heute)</u>	<u>CH(mit LSVA)²</u>
MFZ-Steuer	3'090 Fr.	2'643 Fr.	2'643 Fr.
Treibstoffabgaben	15'500 Fr.	21'250 Fr.	21'250 Fr.
Schwerverkehrsabg.	2'000 Fr.	4'000 Fr.	56'000 Fr.
Belastung total	20'590 Fr.	27'893 Fr.	79'893 Fr.
Belastung pro Nutzlasttonne	824 Fr.	1'743 Fr.	4'993 Fr.

Klarstellung

zur immer wieder versuchten argumentativen Relativierung der offensichtlichen Unverträglichkeit des Klotener Vertrags mit der gegenwärtigen EU-Verkehrspolitik.

Relativierungsversuch aus dem Bundesamt für Verkehr:

„Auch in der EU bestehen Bestrebungen, die vom Verkehr verursachten externen Kosten den einzelnen Verkehrsträgern anzulasten.“

Die gültigen Fakten:

Das sogenannte Grünbuch der EU-Kommission über „Faire und effiziente Preise im Verkehr“ enthält tatsächlich Vorschläge, auch in der EU künftig externe Kosten anzulasten. „Grünbücher“ sind in der EU allerdings nur Diskussionsgrundlagen, keinesfalls Absichtserklärungen. Die Debatten in der EU zeigen ganz deutlich, dass die einseitige und überzogene Betrachtungsweise der EU-Kommission im entsprechenden Grünbuch

(z.B. fehlende Anlastung der vollen Wegekosten für Schienenverkehr, keine Berücksichtigung externer Nutzeneffekte usw.) als Entscheidungsgrundlage nicht akzeptiert wird. Auch bei einer Neugestaltung der EU-Wegekostenrichtlinie würden die Prinzipien der freien Wahl des Verkehrsmittels, der Nicht-Diskriminierung der Verkehrsträger und der ausschliesslichen Anlastung von Wegekosten zur Anwendung gelangen.

¹ D: 40-Töner; CH: 28-Töner
(1.7.97; 80'000 km; 25'000 Liter)

² 28-Töner bei 2,5 Rappen pro Tkm
80'000 km/Jahr

Gesinnungswandel des Vororts in Sachen LSVA-Steuer

Im Herbst 1995 lief die Vernehmlassungsfrist zum Bundesgesetz über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ab. Als prononcierter Gegner einer neuen LSVA-Steuer nahm der Vorort gegenüber dem Bundesrat damals kein Blatt vor den Mund. Um so erstaunlicher ist es, dass derselbe Vorort heute ebenso prononciert die JA-Parole propagiert. Mit den nachfolgenden Textpassagen - alle im Wortlaut aus der entsprechenden Vorort-Vernehmlassung übernommen - soll einerseits der zumindest erstaunliche Gesinnungswandel dargestellt und andererseits ein Bezug zum klaren Nein des Vororts zur Energieabgabe hergestellt werden.

In der Vernehmlassung zur neuen LSVA-Steuer resultierte aus den wirtschaftspolitisch interessierten Kreisen eine klare bis schroffe Ablehnung.

Insbesondere die fehlende Europakompatibilität, die zu erwartenden Wettbewerbsnachteile sowie die unklaren Zielsetzungen und die fehlende Verfassungsgrundlage waren die wichtigsten Vorbehalte gegen die neue Schwerverkehrssteuer.

Obwohl die Vorlage trotz dieser zum Teil massiven Vorbehalte vom Rat nach dem in der Vernehmlassung präsentierten Modell verabschiedet wurde, treten die schärfsten Gegner vom Herbst 1995 heute plötzlich als deren Promotoren auf.

Der Vorort zur fehlenden Europakompatibilität der neuen LSVA-Steuer

Bezüglich des befürchteten Alleingangs der Schweiz verwies der Vorort auf bundesrätliche Zusicherungen, so auf die Aussagen in der Botschaft über die Verlängerung und Neugestaltung der Strassenbenutzungsabgaben vom 27.1.92.

Darin hielt der Bundesrat fest: *„Die Stellung der Schweiz als Binnenland mit einer traditionellen Transitfunktion im Zentrum Europas lässt ein isoliertes Vorgehen im heutigen integrationspolitischen Umfeld nicht zu...“* und *„Es ist die feste Absicht des Bundesrates, eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe nicht im europäischen Alleingang einzuführen. Vielmehr muss insbesondere das*

Erhebungssystem bezüglich technischer und praktischer Ausgestaltung europäisch koordiniert sein.“

Aufgrund dieser bundesrätlichen Zusicherungen schrieb der Vorort: „Diesen klaren Zusicherungen zum Trotz wird nun die Einführung der leistungsabhängigen Schwerkverkehrsabgabe in der Schweiz vorgeschlagen Ein abermaliger Alleingang der Schweiz in der Frage der Schwerkverkehrsabgabe wäre ein fulminantes Eigentor, das sehr leicht auch negative Auswirkungen auf Bereiche ausserhalb des Transportsektors zeitigen könnte.“

Der Vorort zum Wettbewerbsnachteil durch die neue LSVA-Steuer

Unter dem Titel „Zusätzliche Verteuerung der Transportkosten“ stellt sich der Vorort in seiner Vernehmlassung vom 30. Oktober 1995 auch aus gesamtwirtschaftlicher Sicht gegen die neue LSVA-Steuer.

Konkret hält die von Direktor Dr. K. Moser und Sekretär Dr. P. Hutzli unterschriebene Vernehmlassungs-Antwort fest:

„Im Vergleich zu anderen europäischen Ländern sind die Transportkosten in der Schweiz schon heute hoch. Die Einführung der leistungsabhängigen Schwerkverkehrsabgabe im vorgesehenen Umfange würde sie weiter verteu-

ern. ... Angesichts des scharfen internationalen Konkurrenzkampfes würde eine derartige Erhöhung einen erheblichen Wettbewerbsnachteil bedeuten ... Nicht zu vernachlässigen ist auch der den Firmen erwachsene administrative Aufwand, der sie zusätzlich benachteiligen würde.“

Der Vorort zur Verfassungswidrigkeit der neuen LSVA-Steuer

Im dritten Kapitel der Vorort-Vernehmlassung wird die unklare Zielsetzung des LSVA-Modells kritisiert.

„Gegen eine Kausalabgabe ist im Sinne des Verursacherprinzips an sich nichts einzuwenden, sofern die Kausalität und der Umfang der angelasteten Kosten plausibel sind und der Ertrag unmittelbar der Deckung dieser effektiv anfallenden Kosten dient. Dies ist vorliegend nicht der Fall ... Auch an anderer Stelle fällt auf, dass die leistungsabhängige Schwerkverkehrsabgabe vom Bund offenbar nur noch sehr bedingt als Kausalabgabe verstanden wird, obwohl die Verfassung dies so sieht.... Es ist verständlich, dass der Bund angesichts seiner leeren Kasse nach neuen Einnahmequellen sucht. Nach unserem Dafürhalten ist es aber unstatthaft, eine eindeutig als Kausalabgabe deklarierte Abgabe zur Fiskalmassnahme umzufunktionieren. Sind solche notwendig, bedürfen sie separater rechtlicher Grundlagen.“

Der Vorort, das ordnungspolitische Gewissen?

In Übereinstimmung mit der Vernehmlassung des Vororts vom Herbst 1995 steht auch die vor wenigen Tagen publizierte Schrift „Energiesteuern und Ökologische Steuerreform“, in welcher der Vorort seine ordnungspolitischen Grundsätze unter dem Titel „Kritische Haltung der Wirtschaft“ vorstellt.

Die Kernsätze aus der erwähnten Schrift sind folgende drei Feststellungen:

- „Für die Steuererhebung müssen die allgemein akzeptierten finanzwirtschaftlichen Prinzipien gelten, nämlich die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, die Wettbewerbsneutralität, die Konstanz und die Ergiebigkeit.“
- „Als Voraussetzung für ein höheres Wirtschaftswachstum und die nachhaltige Schaffung neuer Arbeitsplätze müssen die Staatsausgaben (Staatsquote) und die gesamte Steuerlast (Fiskalquote) stabilisiert werden.“
- „Die Beschäftigung soll durch Wettbewerb begünstigt statt durch die Einführung zusätzlicher Steuern behindert werden.“

Offensichtlich ist der Vorort heute gewillt, zwischen zwei unterschiedlichen Ordnungspolitiken zu unter-

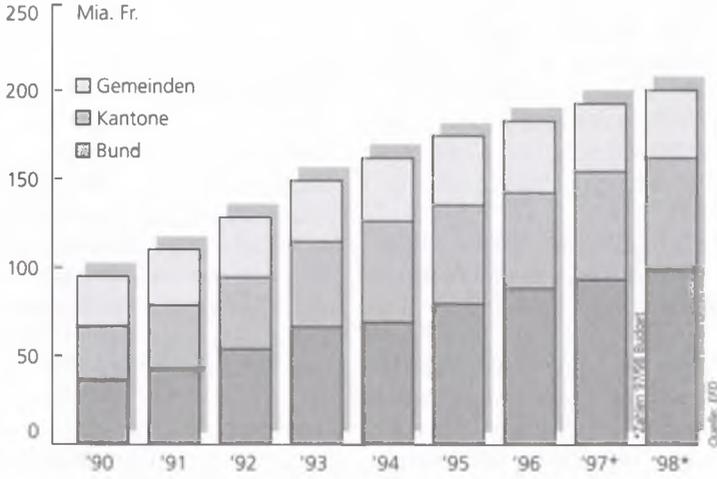
scheiden, einer konsequenten in Sachen Energie und einer inkonsequenten in Sachen Transport. Was auch immer die Ursachen für eine solch unglaubliche und nach aussen wie innen wenig vertrauens-erweckende Position sind, die Nein-Argumente des Vororts gegen die neue LSVA-Steuer aus dem Jahre 1995 und die Überlegungen in der jüngsten ordnungspolitischen Broschüre des Vororts beweisen in aller Klarheit, dass die neue LSVA-Steuer in der vorliegenden Form weder aus wettbewerbspolitischer noch aus finanzpolitischer Sicht akzeptiert werden kann.

Anmerkung

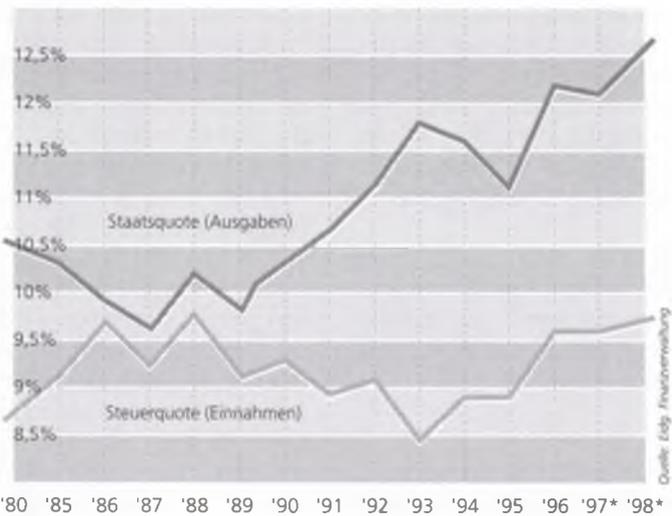
Flexibilität ist ein Erfordernis der heutigen Zeit, dem sich auch Interessengruppen und Dachverbände nicht verschliessen dürfen. Flexibilität in Sachen ordnungspolitischer Grundhaltung endet jedoch oft, wie im vorliegenden Falle des Vororts, in blosser Opportunismus. Angesichts der Tatsache, dass sich die politischen Parteien der Schweiz heute immer mehr der Tagespolitik statt einer erkennbaren Grundsatzpolitik verpflichten, wäre es eigentlich Pflicht und Schuldigkeit der ausserhalb der Parteipolitik stehenden Verbände, sich für eine konsequente Ordnungspolitik stark zu machen. Ein Auftrag, der nicht mit Broschüren allein erfüllt werden kann, sondern auch die entsprechenden Taten fordert. Der Vorort und mit ihm die Schweizer Wirtschaft sind gefordert.

Schulden von Bund, Kantonen und Gemeinden

1970 wiesen alle drei Staatsebenen noch Schulden von 36 Milliarden Franken auf. Bis im letzten Jahr hat sich diese Zahl gemäss den Budgetzahlen auf 190 Milliarden Franken mehr als verfünffacht. Im laufenden Jahr wird voraussichtlich die Marke von 200 Milliarden Franken übertraffen.



Ausgaben und Steuern in % des Bruttoinlandproduktes



(*Voranschlag)

Argumentarium zur L¹ Abstimmung

Das nachfolgende Argumentarium nimmt Positionen rund um die LSVA-Debatte auf und Fakten darzulegen, was die wirklichen Kosten der LSVA-Steuer sind. Bis heute wurde den Positionen der PC fürwörter, weder aus dem Bundeshaus noch von der Opposition, weder aus der Bundesallianz zwischen linken und grünen Organisationen ernsthaft entgegengetreten. Wir gehen davon aus, dass man die bestens dokumentierten Inhalte akzeptiert.

Folgende Themen werden auf den folgenden Segmenten, dargelegt:

1. Die LSVA gefährdet 30'000 Arbeitsplätze
 2. Die LSVA belastet jeden Haushalt mit
 3. Die LSVA öffnet Tür und Tor für weitere
 4. Die LSVA missachtet den Volkswillen
 5. Die LSVA reißt ein Loch in die Strasse
 6. Die LSVA ist nichts als eine NEAT-Steuer
 7. Die LSVA bringt den Schwerverkehr nicht
 8. Die LSVA kann den Alpenschutzartikel
 9. Die LSVA finanziert den europäischen
 10. Die LSVA hat mit den EU-Verhandlungen
 11. Die LSVA ist nicht europakonform
 12. Die LSVA benachteiligt Berg- und Rand
 13. Die LSVA hat mit Kostenwahrheit nichts
 14. Die LSVA hat nichts zu tun mit 40-Tönn
-

Was will die Aktion für freie Meinungsbildung? (Trumpf Buur)

Der Trumpf Buur will alle, die sich für das Wohl unseres Landes interessieren, durch sachliche und klare Informationen auf jene Erscheinungen im politischen Leben aufmerksam machen, die auf die Dauer die persönliche Freiheit einschränken und den Rechtsstaat untergraben.

Der Trumpf Buur setzt sich deshalb für folgende Anliegen ein:

Kampf für eine freie Marktwirtschaft im Rahmen tragbarer und sinnvoller ökologischer Bedingungen und sozialer Strukturen. Denn die freie Marktwirtschaft ist immer auch Voraussetzung für eine freiheitliche Demokratie.

Kampf für die Erhaltung unserer direkten Demokratie, für einen gesunden Föderalismus sowie für die geistige und militärische Verteidigung unserer Freiheit gegen aussen und nach innen.

Im besonderen heisst dies Kampf:

- für persönliche Freiheit
- gegen jeglichen Kollektivismus
- gegen Gesetzesinflation
- gegen Missbrauch demokratischer Rechte
- gegen das Versorgungs- und Anspruchsdenken
- gegen zu hohe Steuern (insbesondere die kalte Progression)

Dies soll erreicht werden durch:

- Beschränkung der Staatsmacht und Gewährleistung des Rechtsstaates.
- Der Staat hat die Dienstleistung an die erste Stelle zu setzen.
- Förderung der persönlichen Verantwortung der Bürgerinnen und Bürger durch Übernahme von
 - politischen Ämtern
 - gesellschaftlichen und sozialen Aufgaben

Wer ist der Trumpf Buur?

Diese Frage stellen sich seit fast 50 Jahren immer wieder hunderttausende Schweizerinnen und Schweizer, denn seit 1947 ist der Trumpf Buur die meistverbreitete politische Meinung in unserem Land. Von niemandem abhängig, nur sich selbst verpflichtet.

Diese Unabhängigkeit garantiert der Verein «Aktion für freie Meinungsbildung», welcher den Trumpf Buur trägt und weder vom Staat noch von politischen Parteien finanzielle Unterstützung

entgegennimmt. Dafür kann der Trumpf Buur auf über 30'000 Bürgerinnen und Bürger zählen, die mit seinen politischen Zielen einiggehen und ihn in seiner Aktivität finanziell unterstützen. Dabei bestimmt jeder Spender die Höhe seines Beitrages selbst. Gerade diese breite finanzielle Basis ermöglicht es dem Trumpf Buur, dass er seine Meinung ohne Rücksicht auf links und rechts, auf oben und unten, auf Behörden und Parteien frei und offen vertreten kann.



Mit der Aktion «Schuldenuhr» hat der Trumpf Buur die dramatische Entwicklung der Staatsschulden eindrücklich visualisiert - nur ein Beispiel für den Einsatz des Trumpf Buur für «Mehr Sparen – weniger Steuern!»

Argument 1:

Die LSVA gefährdet 30'000 Arbeitsplätze

Die LSVA verteuert die Transportkosten in der Schweiz um rund 30 Prozent. Nach Einführung der LSVA werden diese in der Schweiz rund doppelt so hoch sein wie in den umliegenden Ländern. Die Erhöhung der Transportkosten ist allerdings nicht primär ein Problem der Transportbranche, sondern ein Problem der verladenden Wirtschaft. Die LSVA belastet in der verladenden Industrie und im Grosshandel jeden Arbeitsplatz mit durchschnittlich 1200 Franken im Jahr. Mit der Öffnung der Märkte (Zulassung von 40-Tönnern ab 1999, Aufhebung des Kabotageverbots) wird sich der Kostennachteil des Produktionsstandortes Schweiz gegenüber dem Ausland weiter verstärken. Eine Schwächung der Konkurrenzfähigkeit und eine Gefährdung weiterer Arbeitsplätze werden die Folgen sein. Berechnungen zeigen, dass die LSVA mindestens 30'000 Arbeitsplätze gefährdet, gut 80% davon im Bereich der verladenden Wirtschaft! Dies deshalb, weil die Verteuierung der Transporte in Industrie, Gewerbe und Grosshandel je nach Transportintensität der Branche eine Verschlechterung der Konkurrenzfähigkeit gegenüber ausländischen Anbietern zur Folge hat. Im Transportgewerbe sind als Folge des zu erwartenden Auftragsrückgangs ebenfalls negative Beschäftigungsauswirkungen zu erwarten.

Beispiel

Die HOLZ Zollhaus AG im freiburgischen Schwarzsee beschäftigt 45 Personen und unterhält einen Lastwagenpark mit 4 Anhängerzügen zu je 28 Tonnen. Eine Verlagerung der anfallenden Transporte ist nicht möglich, da keine Eisenbahn existiert. Legt man die vorgesehene LSVA auf die Kilometerleistung der Lastenzüge um, ergibt sich eine zusätzliche Steuerbelastung von jährlich rund 200'000 Franken oder 4500 Franken pro Arbeitsplatz! Die

Einführung der LSVA hätte gemäss Aussagen der Geschäftsleitung aus Konkurrenzgründen - Konkurrent IKEA produziert im nahen Elsass - die Schliessung oder Verlagerung der 100-jährigen Unternehmung ins grenznahe Ausland zur Folge.

Einwand

„Strassengütertransport ist zu billig, deshalb verliert die Schiene laufend Marktanteile. Die Erhöhung der Strassentransportkosten kommt da nur gelegen!“

Einwand

„Mit der Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichtes auf 40 Tonnen erfährt das Transportgewerbe einen Produktivitätsgewinn von bis zu 60 Prozent. Die Kosten der LSVA werden durch diesen Produktivitätsgewinn kompensiert.“

Gegenargument

Nicht der Preis ist Hauptkriterium für die Wahl des Transportmittels, sondern qualitative Aspekte (Geschwindigkeit, Termintreue, Flexibilität usw.). Und hier hat die Strasse die Nase vorn. Ein Leistungserbringer sollte nicht dafür bestraft werden, dass er ein besseres Preis-Leistungs-Verhältnis bietet als sein Konkurrent! Vielmehr müsste der Ansatzpunkt bei einer Effizienzsteigerung der Schiene liegen. Es nützt dem Kranken nichts, wenn auch der Gesunde geschwächt wird!

Gegenargument

Der Produktivitätsgewinn durch die Zulassung von 40-Tönnern liegt im Schweizerischen Binnenverkehr gemäss Schätzungen von Experten bei maximal 170 Millionen Franken. Damit sind nicht einmal 10 Prozent der durch die LSVA anfallenden Kosten kompensiert. Der Produktivitätsgewinn ist deshalb in der Schweiz sehr viel kleiner als angenommen, da nur ein geringer Teil der Güter mit 40-Tönnern transportiert werden kann. Aufgrund der gesamtgewichtsabhängigen Besteuerung durch die LSVA (ein 40-Tönnner bezahlt bis zu 70 Prozent höhere Steuern als ein 28-Tönnner) lohnt sich der Einsatz von 40-Tönnern nur dann, wenn schwere Güter eine hohe gewichtsmässige Auslastung garantieren. Die Mehrheit der transportierten Güter ist aber nicht spezifisch schwer, sondern im Gegenteil voluminös. Und betreffend Volumen und Ausmassen ei-

nes Fahrzeuges besteht zwischen einem 28- und einem 40-Töner bekanntlich kein Unterschied!

Einwand

„Die Kosten der LSVA können durch Steigerung der Effizienz im Strassentransport aufgefangen werden (z.B. Minimierung der Leerfahrten, Vermeidung von unnützen Fahrten quer durch Europa usw.)!“

Gegenargument

Die Strassentransporte werden bereits heute so effizient wie möglich durchgeführt. Kein Transportunternehmer kann es sich heute noch leisten, angesichts der hohen Personal- und Fahrzeugkosten ohne Aufträge oder zum Vergnügen in der Gegend herumzufahren. Was die Leerfahrten betrifft, ist der allergrösste Teil davon systembedingt (z.B. Baustellenverkehr, Zisternen-transport, Kehrrichtentsorgung oder unpaarige Verkehrsströme).

Will man die „Kartoffelwaschtransporte“ quer durch Europa angehen, kann der Ansatzpunkt dazu wohl kaum in der isolierten Einführung einer LSVA in der Schweiz bestehen. Mit einem schweizerischen Anteil von knapp 1,5 Prozent am gesamten Strassennetz in Europa dürfte der Effekt der LSVA wohl eher in der Generierung von weiterem Umwegverkehr als in der Vermeidung von Transporten liegen.

Einwand

„Die LSVA ist kein Konkurrenz-nachteil, weil auch die Ausländer die LSVA in der Schweiz bezahlen.“

Gegenargument

Ein ausländischer Produzent bringt seine Waren auf dem kürzesten Weg in die Schweiz und bezahlt nur für den Anteil der Schweizer Strecke LSVA. Der Schweizer Produzent bezahlt für die gesamte Wegstrecke (inkl. Rückfahrt!) ab seinem Standort bis zum Kunden LSVA. Der Transport einer Ware von Stuttgart

nach Basel ist nach Einführung der LSVA trotz bedeutend längerer Distanz billiger als derselbe Transport von Chur oder Lausanne nach Basel. Anzumerken bleibt, dass Basel kein Sonderfall ist. Auch Zürich, St. Gallen, Lausanne, Genf oder das Tessin sind weniger als 50 Kilometer von der Grenze entfernt und deshalb vom Ausland häufig billiger zu beliefern als aus der Schweiz!

Einwand

„Ohne LSVA gehen bei den SBB Tausende von Arbeitsplätzen verloren. Zudem sichert der Bau der NEAT gegen 10'000 Arbeitsplätze im Baugewerbe.“

Gegenargument

Der Modal-Split Strasse/Schiene hat sich in den letzten Jahren nicht primär wegen Preisdifferenzen, sondern auf Grund qualitativer Unterschiede der Verkehrsträger zu Gunsten der Strasse verschoben; die Strasse hat sich in den letzten Jahren den Bedürfnissen der Verlagerer ganz einfach besser angepasst. Der richtige Ansatzpunkt muss deshalb darin liegen, die Effizienz der Schiene zu verbessern bzw. das Angebot der Schiene auf die wesensgerechten Verkehre zu konzentrieren. Was die Schaffung von Arbeitsplätzen durch den Bau der NEAT betrifft, bleibt festzuhalten, dass die Arbeiten an der NEAT europaweit auszuschreiben sind. Wie hoch der Anteil der Bauarbeiten sein wird, der durch Schweizer erbracht wird, und wie diese Arbeit bezogen auf einzelne Betriebe und Regionen anfallen wird, soll hier offen gelassen werden .

Argument 2:

Die LSVA belastet jeden Haushalt mit 500 Franken

Mit der LSVA bezahlt der Transporteur eine rund 10 bis 15 mal höhere Steuer als mit der pauschalen Abgabe: Für einen 28-Tönnner statt 4000 Franken jährlich leistungsabhängig zwischen 40'000 und 70'000 Franken. Ein mittelgrosses Transportunternehmen mit 15 Fahrzeugen nähert sich mit der steuerlichen Belastung bereits der Millionengrenze! Es versteht sich von selbst, dass kein Transportunternehmer diese zusätzlichen Steuern selber bezahlen kann. Er wird gezwungen sein, die LSVA der Verladerschaft weiterzuerrechnen.

Die Folge wird sein, dass über die LSVA alle Produkte, die auf der Strasse transportiert werden, verteuert werden: Rohstoffe, Halb- und Fertigfabrikate, Konsumgüter, Brenn- und Treibstoffe, Baumaterialien und letztlich auch die Abfallentsorgung. Beim einzelnen Produkt - z.B. beim berühmten Joghurt von Herrn Bundesrat Moritz Leuenberger oder allgemein bei leichten Gütern mit relativ hohem Wert - mag dieser LSVA-Anteil tatsächlich bescheiden sein. Bei andern Gütern wie Treibstoffen, Holz oder Baumaterialien ist die Kostensteigerung durch die LSVA bedeutend grösser.

Die durchschnittliche Belastung des einzelnen Haushalts kann am einfachsten über die erwarteten Erträge der LSVA hergeleitet werden. Ab 2005 soll die LSVA jährlich 1,8 Milliarden Franken einbringen. Der Anteil, der von Ausländern erbracht werden wird, liegt bei maximal 15 Prozent der LSVA-Einnahmen. Für die Schweizer Verloader bleibt nach Abzug des realisierbaren Produktivitätsgewinnes durch die Zulassung von 40-Tönnnern und der Anrechnung des MWST-Anteils eine Nettobelastung von 1,5 Milliarden Franken. Bei 3 Millionen Haushaltungen entspricht dies einer Belastung pro Haushalt von gut und gerne 500 Franken jährlich!

Beispiel

Die Haushaltsausgaben für Nahrungsmittel und Getränke betragen durchschnittlich 9365 Franken im Jahr. Eine Verteuierung der Produktpreise um 1,0 Prozent erhöht die

Kosten im Bereich Esswaren und Getränke um rund 94 Franken im Jahr.

Einwand

„Die Belastung des Konsumenten kann gar nicht so hoch sein; das einzelne Joghurt beispielweise wird um weniger als einen Rappen verteuert!“

Gegenargument

Stimmt zum Teil: der Liter Milch, der Laib Brot oder die Flasche Mineralwasser verteuern sich auch nur um jeweils einige Rappen. Aufgerechnet auf die relevanten Konsumausgaben eines Haushaltes über ein ganzes Jahr - immerhin mehr als 20'000 Franken - ergibt sich aber bereits in diesem Bereich eine zusätzliche Belastung von mehr als 200 Franken.

Es darf nicht vergessen werden, dass nicht nur Lebensmittel und Getränke, sondern auch Treibstoffe, Heizöl, Kehrichtabfuhr, Paketpost, Wohnungsumzüge oder Bauverkehr durch die LSWA verteuert werden. Die Belastung erfolgt zum Teil indirekt über die öffentliche Hand (z.B. Bau, Kehricht, Schneeräumung usw.) und beträgt pro Jahr weitere 300 Franken.

Einwand

„Die Kosten der LSWA können gar nicht auf den Konsumenten überwälzt werden; sie werden vom Transportgewerbe bezahlt!“

Gegenargument

ASTAG-Mitglied B.S. aus K. bezahlt heute für einen Wagenpark mit 17 Fahrzeugen pauschale Schwerverkehrsabgaben in der Höhe von 80'000 Franken. Mit der LSWA würde sich die Steuerbelastung auf 827'000 Franken jährlich erhöhen. Könnte B.S. diese Mehrkosten seinen Kunden nicht weiterverrechnen, müsste er seinen Betrieb nach spätestens 3 Monaten wegen Zahlungsunfähigkeit schliessen.

Einwand

„30 Prozent der LSVA werden durch die Ausländer bezahlt!“

Gegenargument

Falsch! Gemäss offizieller Gütertransportstatistik liegt der Anteil der von Ausländern erbrachten Güterverkehrsleistungen bei 15,5 Prozent. 5 Prozent betreffen den Transit, der nach Umsetzung des Alpenschutzartikels auf die Schiene verlagert wird! Rund 10 Prozent sind Import-/Exportverkehr, wo jeweils ein Schweizer Versender oder Abnehmer zumindest einen Teil der LSVA übernehmen müssen. Per Saldo wird der von Ausländern an die LSVA-Erträge geleistete Anteil bei maximal 15 Prozent liegen - auch bei Berücksichtigung der Tatsache, dass in diesem Bereich der Anteil schwerer Fahrzeuge höher ist als im Binnenverkehr!

Argument 3:

Die LSVA als Türöffner für weitere Verkehrsabgaben

Mit dem vorliegenden Gesetz zur LSVA wird erstmals auf Gesetzesstufe der Begriff der „externen Kosten“ (ungedekte Lärm-, Umwelt-, Gebäude- und Unfallkosten) verankert. Mit der Zustimmung zum LSVA-Gesetz besteht die Gefahr, dass dies von gewissen Kreisen als stillschweigende Akzeptanz der Berechnungsgrundlagen und der Berechnungsmethodik der externen Effekte interpretiert wird. Dies wäre fatal, denn die Thematik „externe Effekte des Strassenverkehrs“ ist bis heute weder wissenschaftlich gesichert (Stichwort „externer Nutzen des Strassenverkehrs“!) noch politisch abgestützt (Stichwort Wegekostenrichtlinie der EU!).

Es braucht nicht allzuviel Phantasie und politisches Verständnis, um vorauszusehen, dass bei einer Annahme der LSVA auch der motorisierte Personenverkehr bald zur Kasse gebeten wird. Entsprechende Projekte liegen bereit. Tatsächlich wäre es nur schlecht zu begründen, weshalb nur der strassenseitige Güterverkehr Umweltkosten zu bezahlen hat, der Personenverkehr die genau gleichen Kosten aber nicht. Immerhin ist der LKW für nur rund 20 Prozent, der PW aber für 80 Prozent der externen Kosten des Strassenverkehrs verantwortlich. Mit externen Kosten in der Höhe von 4,1 bis 7,5 Milliarden Franken jährlich liegt im PW-Bereich denn auch ein „ansehnliches“ Steuersubstrat brach...

Beispiel

Die mit der LSVA dem Schwerverkehr angelasteten externen Kosten betragen 1,0 Milliarde Franken im Jahr und setzen sich zusammen aus ungedeckten Lärm-, Umwelt-, Gebäude- und Unfallkosten. In den gleichen Studien wurden auch die externen Kosten des Personenverkehrs in diesen Bereichen berechnet.

Sie belaufen sich auf 4,1 bis 7,5 Milliarden Franken pro Jahr. Eine leistungsabhängige PW-Abgabe würde einer Abgabe von durchschnittlich 2'300 Franken pro PW und Jahr entsprechen!

Argument 4:

Die LSVA missachtet den Volkswillen

Der Verfassungsartikel zur Einführung einer LSVA, welchem das Schweizer Stimmvolk 1994 zugestimmt hat, enthält klare Bestimmungen, die mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf nicht eingehalten werden, indem

- die Erträge der Abgabe nicht zu Strassenzwecken, sondern für die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte verwendet werden!
- die erwarteten Erträge der LSVA rund 800 Millionen Franken höher sind als die ausgewiesenen ungedeckten Kosten des Schwerverkehrs!

Auch Versprechen betreffend Zeitpunkt und Koordination der Einführung mit der EU, die im Vorfeld der Abstimmung vom Bundesrat mehrmals gemacht wurden, werden nicht eingehalten:

- Die LSVA soll im europäischen Alleingang eingeführt werden. Weder Methodik, Erfassung noch Höhe der Schwerverkehrsabgabe sind mit der EU koordiniert!

Die Verfälschung des Volkswillens beschränkt sich allerdings nicht nur auf die Gesetzgebung zur LSVA. Auch bei der Umsetzung des Alpenschutzartikels und bei der NEAT entsprechen die bundesrätlichen Vorlagen bei weitem nicht dem geäusserten Volkswillen:

- Der Alpenschutzartikel verlangt eine Verlagerung des Gütertransitverkehrs von Grenze zu Grenze. Mit der LSVA findet diese Verlagerung mit Sicherheit nicht statt!
- Bei der Zustimmung zur NEAT ging das Stimmvolk davon aus, dass die beiden Tunnel selbsttragend sind und den Steuerzahler keinen Rappen kosten werden. Nach heutigen Berechnungen wird uns die NEAT mindestens 30 Milliarden Franken kosten!

Diese Tatsachen hindern den Bundesrat nicht, seine Strategien betreffend LSVA, Alpenschutzartikel und NEAT weiterhin als Umsetzung des Volkswillens zu verkaufen, obwohl alle drei Vorlagen in zentralen Punkten der Volksmeinung widersprechen!

Beispiel

Die Zweckentfremdung der Erträge der LSVA führt zu grotesken Situationen. So werden auf der einen Seite dem Schwerverkehr Lärmkosten angerechnet und diese mittels LSVA von den Verursachern eingefordert. Die Gelder dienen aber nicht dazu, die Lärmschädigungen der Strasse zu minimieren, sondern werden für Lärmschutzwände bei

der Schiene verwendet. Dies alles unter dem Deckmantel des „Verursacherprinzips“ und mit der Folge, dass der Strasse weiterhin - auf Grund ausbleibender Lärmschutzmassnahmen - Jahr für Jahr Lärmkosten angerechnet werden können, während die Schiene ihren Lärm durch die von der Strasse finanzierten Lärmwände schlucken lässt ...

Einwand

„Die Einführung der LSVA ist ein Verfassungsauftrag.“

Gegenargument

Im Verfassungsartikel zur LSVA ist festgelegt, dass eine LSVA unter bestimmten Voraussetzungen eingeführt werden *kann*. Von einem Auftrag oder gar einem Zwang kann keine Rede sein. Die „Kann“-Formulierung im Verfassungsartikel wurde gewählt, um den Zeitpunkt der Einführung mit der EU koordinieren zu können.

Einwand

„Die Zweckentfremdung der LSVA wird dem Volk mit der Abstimmung über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs noch vorgelegt werden.“

Gegenargument

Die Zweckentfremdung der LSVA ist bereits im Gesetz zur LSVA festgelegt und bezieht sich auf einen Verfassungsartikel, über den das Volk noch gar nicht abgestimmt hat! Bei einer Ablehnung der NEAT-Vorlage würden die LSVA-Gelder nicht für Strassenzwecke verwendet, sondern im allgemeinen Bundeshaushalt verschwinden!

Argument 5:

Die LSVA reisst ein Loch in die Strassenkasse

Die pauschale Schwerverkehrsabgabe bringt heute rund 170 Millionen Franken jährlich in die Strassenkasse. Mit der Ablösung der pauschalen durch die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe soll auch die Verwendung der Erträge - entgegen dem Volksbeschluss von 1994 - abgeändert werden. Das Geld des Schwerverkehrs soll nicht mehr in die Strassenkasse fliessen, sondern zum überwiegenden Teil für die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte verwendet werden.

In der Strassenkasse werden die Erträge der Schwerverkehrsabgabe fehlen. Angesichts der anstehenden grossen Ausgaben im Bereich National- und Hauptstrassen (Fertigstellung, Unterhalt, Sanierung, Ausbau) und des steigenden Subventionsbedarfs für den Huckepackverkehr - eine Finanzierung aus der Treibstoffkasse ist absehbar - würde das Geld der Schwerverkehrsabgabe dringend in der Strassenkasse benötigt. Eine Kompensation der wegfallenden Mittel über eine zusätzliche Benzinsteuерerhöhung ist unausweichlich und nur eine Frage der Zeit.

Beispiel

Bis im Jahr 2005 werden für den Unterhalt des Nationalstrassennetzes jährlich gegen 700 Millionen Franken benötigt. Die heute gesprochenen Mittel von 350 Millio-

nen Franken müssen verdoppelt werden. Dazu sind auch die Gelder des Schwerverkehrs unentbehrlich!

Einwand

„Ohne LSVA-Mittel ist die Finanzierung der NEAT gefährdet.“

Gegenargument

Nach dem Verursacherprinzip soll jeder Verkehrsträger seine Kosten selber bezahlen. Es kann nicht angehen, dass die Strasse für die Deckung ihrer Infrastrukturkosten zu wenig Geld zur Verfügung hat, nur weil sie zusätzlich die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs bezahlen muss.

(Pro memoria: die NEAT-Finanzierung soll zu mehr als 75 Prozent über die Strasse erfolgen!)

Einwand

„Deckt denn der Schwerverkehr überhaupt seine Infrastrukturkosten?“

Gegenargument

In der Strassenrechnung 1995 deckt der Schwerverkehr seine Kosten zu mehr als 117 Prozent. Bereits 1996 dürfte die Überdeckung weiter gestiegen sein und mehr als 100 Millionen Franken jährlich betragen. Im Gegensatz zur Schiene deckt der Schwerverkehr seine Kosten für den Betrieb selbst, bei den Infrastrukturkosten weist er sogar eine deutliche Überdeckung auf!

Argument 6:

Die LSVa ist nichts als eine NEAT-Steuer

Die LSVa ist nichts anderes mehr als eine Spezialsteuer zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (v. a. NEAT und Bahn 2000). Zwei Drittel der erwarteten LSVa-Erträge werden nämlich gemäss vorliegendem Konzept für die Finanzierung der Infrastrukturbauten des öffentlichen Verkehrs verwendet. Die Schwerverkehrsabgabe wird so zur tragenden Finanzierungssäule für NEAT und Bahn 2000. Dies ist aus verschiedenen Gründen nicht nur erstaunlich, sondern schlicht nicht akzeptabel, weil damit

- bestehendes Verfassungsrecht verletzt wird!
- das Verursacherprinzip ad absurdum geführt wird!
- mittelfristig die Finanzierung der Strasseninfrastruktur gefährdet wird!

Es kann nicht darum gehen, Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen. Die Bereitstellung einer modernen, bedarfsgerechten Infrastruktur ist sowohl für Strasse und Schiene unabdingbar und auch nicht in Frage zu stellen. Mit dem vorliegenden Finanzierungskonzept der NEAT wird aber genau dies getan, indem der Strasse eigene Finanzmittel entzogen werden, um Infrastrukturprojekte auf der Schiene zu finanzieren. Wichtige und dringend notwendige Strassenprojekte müssen so zu Gunsten fragwürdiger und überlassener Bahnprojekte zurückgestellt werden!

Die Strassenverkehrsverbände haben ein Konzept entwickelt, wie der Finanzierungsproblematik angemessen Rechnung getragen werden kann, ohne die beiden Verkehrsträger oder deren finanzielle Mittel gegeneinander ausspielen zu müssen. Während die Strasseninfrastruktur weiterhin über die zweckgebundenen Strassensteuern finanziert werden soll, ist für die Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (z.B. NEAT und Bahn 2000) die Schaffung eines Investitionsfonds - gespeisen primär über eine allgemeine Energieabgabe - vorgesehen. Dadurch könnte die Finanzierung einer bedarfsgerechten Infrastruktur für beide Verkehrsträger langfristig sichergestellt werden.

Beispiel

Der Strassenverkehr trägt die Hauptlast der NEAT-Finanzierung: 16,7 Milliarden Franken über LSVA; 3,0 Milliarden Franken über Treibstoffzölle. Mindestens 20 Milliarden Franken aus Strassengeldern werden zur Finanzierung der Eisen-

bahngrossprojekte verwendet und damit der Strassenkasse entzogen! Die Amortisation des Verschuldungsanteils von weiteren 5 Milliarden bleibt dabei noch unberücksichtigt.

Einwand

„Ohne LSVA-Mittel ist die Finanzierung der NEAT gefährdet.“

Gegenargument

Mitnichten! Die Mittel für die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte könnten über einen Investitionsfonds für den öffentlichen Verkehr aufgebracht werden (siehe vorne). Positiver Nebeneffekt wäre, dass durch die Schaffung eines Kostendachs - aufgrund der im Fonds verfügbaren Mittel - der Druck auf eine bedarfsgerechte Ausrichtung der Projekte verstärkt würde!

Einwand

„Eine Redimensionierung oder Etappierung der NEAT ist unmöglich. Die EU verlangt den Bau von Gotthard und Lötschberg.“

Gegenargument

Es trifft zwar zu, dass im Transitvertrag von Gotthard und Lötschberg die Rede ist. Der EU geht es aber einzig darum, dass die Schweiz für den Transitverkehr auf der Schiene genügend Kapazitäten bereitstellen kann. Und dies ist bis weit ins nächste Jahrhundert - insbesondere in Anbetracht einer Transitgebühr von rund 300 Franken - mit einem zusätzlichen Basistunnel bei weitem sichergestellt!

Argument 7:

Die LSVA bringt den Schwerverkehr nicht auf die Bahn

Der Strassengüterverkehr hat in den letzten 50 Jahren seinen Marktanteil stetig verbessert. Während 1950 im schweizerischen Verkehr 73 Prozent aller Güter auf der Strasse transportiert wurden, sind es heute mehr als 80 Prozent. Der Marktanteil der Schiene ist im gleichen Zeitraum von 18 auf 8 Prozent gesunken. Diese Entwicklung zeigt deutlich, dass die Strasse die Bedürfnisse der Verlagerer besser zu erfüllen vermag als die Schiene. Trotz gesetzlichen und fiskalischen Benachteiligungen (28-Tonnen-Limite, Nachtfahrverbot, hohe steuerliche Belastung usw.) hat die Strasse im Gütertransport die Nase vorn.

Ausschlaggebend für die Vorzugstellung der Strasse sind nicht preisliche, sondern qualitative Faktoren wie Geschwindigkeit, Termintreue, Begleitung, Planbarkeit oder Flexibilität. Zudem sind sehr viele Transporte ohne Strasse gar nicht denkbar (z.B. Kehrriemabfuhr, Milchsammeltransporte, Baustellenverkehr, Umzüge usw.). Auch für die Feinverteilung und die flächendeckende Versorgung ist die Strasse oft ohne Alternative - immerhin ist das Schweizer Strassennetz rund 15 mal länger als das Schienennetz, und zudem verfügen nur gerade 10 bis 15 Prozent aller mittelständischen Unternehmen über einen eigenen Gleisanschluss.

Eine Untersuchung der PROGNOS, Basel, hat denn auch gezeigt, dass bei Einführung einer LSVA keine nennenswerte Veränderung des Modal-Splits Strasse/Schiene erfolgen würde. Im Binnenverkehr wird die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene mit maximal 3 Prozent angegeben!

Beispiel

Der Strassentransport ist für die Feinverteilung ohne Alternative. Während Waren auf der Schiene über durchschnittlich 164 Kilometer transportiert werden, beträgt die

durchschnittliche Transportdistanz auf der Strasse nur 34 Kilometer. Mehr als dreiviertel aller Strassentransporte sind kürzer als 25 Kilometer!

Einwand

„Die LSVA bringt die Lastwagen von der Strasse und hilft damit, den Verkehrsfluss zu verbessern.“

Gegenargument

Auf jeden Lastwagen kommen in der Schweiz mehr als 60 Personenkraftwagen! Und die allermeisten Staus finden entweder an Sonn- und Feiertagen statt, wenn gar keine LKWs unterwegs sind (z. B. Gotthard), oder in den Rush-Hours, wenn die PW-Pendlerströme besonders gross sind (z. B. Baregg)! Schuld an der Misere auf unseren Strassen sind aber weder LKW noch PW. Das Problem liegt vielmehr darin, dass unsere Nationalstrassen an gewissen Stellen ungenügend ausgebaut sind. Daran ändert leider auch die LSVA nichts. Sie birgt vielmehr die Gefahr, dass durch die Zweckentfremdung der Mittel für die Eisenbahngrossprojekte das Geld für den notwendigen Ausbau der Strasseninfrastruktur fehlen wird!

Einwand

„Die LSVA ist lebensnotwendig für das Überleben des Bahngüterverkehrs.“

Gegenargument

Die LSVA wird der Bahn keinen bedeutenden Mehrverkehr bringen. In denjenigen Transportbereichen, in denen der Schienentransport wesensgerecht und konkurrenzfähig ist (Massengüter über lange Distanzen), ist das Potential für Schienentransporte bereits heute in hohem Masse ausgeschöpft (z. B. Mineralölerzeugnisse, Eisen, Erze, Schrott). Im Bereich internationaler Verkehr, wo das grösste Verlagerungspotential bestehen würde, wird die LSVA als Steuer, die nur auf dem relativ kurzen schweizerischen Streckenanteil erhoben wird, kaum Einfluss haben.

Argument 8:

Die LSVA kann den Alpenschutzartikel nicht umsetzen

Der Anteil des alpenquerenden Gütertransitverkehrs von Grenze zu Grenze, der gemäss Alpschutzartikel auf die Schiene zu verlagern ist, beträgt 5 Prozent des gesamten Güterverkehrsaufkommens. Um den Volkswillen umzusetzen und auf dem Transitverkehr eine Lenkungswirkung zu erzielen, ist die Einführung einer flächendeckenden LSVA, die zu 95 Prozent den „falschen“, nämlich den schweizerischen, Verkehr trifft, mit Sicherheit ein völlig ungeeignetes Instrument. Für die Besteuerung des alpenquerenden Transitverkehrs ist nicht eine flächendeckende LSVA, sondern einzig die Einführung einer streckenbezogenen Alpentransitabgabe (ATA) - wie sie auch an den Alpenübergängen in Österreich und Frankreich erhoben wird - eine sinnvolle Möglichkeit. Prinzipiell muss allerdings das Konzept des Bundesrates, den Alpschutzartikel mit fiskalischen Massnahmen umzusetzen, in Frage gestellt werden. Dass diese Strategie letztlich zum Scheitern verurteilt ist, zeigt der Verlauf der bilateralen Verhandlungen mit der EU nun in aller Deutlichkeit: bei einer Transitgebühr von maximal 325 Franken wird eine Verlagerung des Transitverkehrs auf die Schiene nicht mal bruchstückhaft erfolgen. Der Alpschutzartikel ist mit diesem Konzept nicht umsetzbar! Daran werden auch Subventionen für den Huckepackverkehr in Höhe von mehreren hundert Millionen Franken jährlich nichts ändern. Der Alpschutzartikel wird definitiv zum reinen Abkassierartikel umfunktioniert - nach dem Motto: „Zahle und fahre!“

Einwand

„Ohne LSVA ist eine Umsetzung der vom Volk beschlossenen Alpeninitiative nicht möglich.“

Gegenargument

Falsch! Die LSVA führt zwar zu einer grossen finanziellen Belastung des gesamten Güterverkehrs, allerdings ohne die gewünschte Lenkungswirkung im Transitverkehr zu erreichen. Mit der LSVA nimmt der Bund zwar viel Geld ein, verzichtet dafür aber auf eine Verlagerung des Transitverkehrs.

Einwand

„Die ATA ist im Gegensatz zur LSVA für den ausländischen Transitverkehr diskriminierend.“

Gegenargument

Dies stimmt nicht! Da die ATA auf dem gesamten alpenquerenden Güterverkehr, also auch auf dem Binnen-, Import- und Exportverkehr, erhoben wird, ist die Abgabe gegenüber Ausländern nicht diskriminierend. Das System entspricht vom Prinzip her den Strassenbenützungsgebühren, wie sie auch in der EU erhoben werden. Die durch die Abgabe übermässig betroffenen Kantone können aus dem Ertrag der ATA - wie im Gesetzesentwurf vorgesehen - entschädigt werden. Dadurch wird eine innerschweizerische Diskriminierung der betroffenen Kantone verhindert.

Einwand

„Die Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene ist ökologisch sinnvoll!“

Gegenargument

Studien ausgewiesener Experten (z.B. Prof. Hörler, ETHZ) kommen zum Schluss, dass die Verlagerung des Gütertransits auf die Schiene „ökologisch unsinnig ist“. Gesamtstrombetrachtungen zeigen nämlich, dass es bezüglich der Produktion des Treibhausgases CO₂ und zur Ressourcenschonung heute und wohl auch für die nächsten zwei Jahrzehnte zwei- bis dreimal besser ist, die Lastwagen direkt fahren zu lassen, statt sie auf die mit Atomstrom oder Strom aus thermischen Kraftwerken betriebene elektrische Bahn zu verladen.

Argument 9:

Die LSVA finanziert den europäischen Transitverkehr

Die im Vertragsentwurf mit der EU ausgehandelte Transitgebühr von 200 ECU (325 Franken) für eine Fahrt von Basel nach Chiasso wird mitnichten ausreichen, den Gütertransitverkehr gemäss Alpenschutzartikel auf die Bahn zu verlagern. Aus Gründen des massiv höheren Zeitbedarfs beim Transport auf der Schiene gegenüber dem Transport auf der Strasse (Zeitdifferenz auf der Strecke Basel-Mailand über Rollende Landstrasse rund 5 bis 7 Stunden!) ist die Schiene auch in Zukunft nur dann gegenüber der Strasse konkurrenzfähig, wenn sie massiv subventioniert wird.

Auch der Bundesrat hat diesen Mangel erkannt und geht von jährlichen Subventionen der Rollenden Landstrasse in der Höhe von 200 Millionen Franken aus. Ob dieser Betrag tatsächlich ausreichen wird, um die erforderlichen 1,25 Millionen LKW-Sendungen auf die Schiene zu bringen, muss ernsthaft in Frage gestellt werden (die heutigen rund 300'000 Huckepack-Sendungen werden mit 110 Millionen subventioniert!). Klar ist einzig, dass auch diese finanzielle Unterstützung aus den Erträgen der Strassenkasse wird bestritten werden. Damit finanzieren die schweizerischen Strassenbenützer mit dem Bau der NEAT nicht nur die Infrastruktur für den europäischen Transitverkehr, sondern subventionieren auch gleich noch dessen Betrieb.

Beispiel

Heute wird jede Huckepack-Sendung durch die Schweiz mit rund 400 Franken subventioniert. In Zukunft sollen bis zu 1,25 Million Sen-

dungen auf die Bahn verlagert werden. Die dafür notwendigen Subventionen belaufen sich auf gegen 500 Millionen Franken jährlich.

Argument 10:

Die LSVA hat mit den EU-Verhandlungen nichts zu tun

Die LSVA hat mit dem Landverkehrsabkommen nichts zu tun. Bei der LSVA geht es um die Erhebung einer flächendeckenden Strassenbenützungsgebühr, beim Verkehrsabkommen mit der EU um die Festsetzung einer streckenbezogenen Transitgebühr. Eine „Transitgebühr“ nach den Vorstellungen von Bundesrat Leuenberger, die über eine LSVA erhoben würde, wäre völlig ineffizient, weil sie genau diese zwei Dinge vermischt. Sie belastet entgegen der Zielsetzung nur zu 5 Prozent den Transitverkehr, aber zu 95 Prozent den schweizerischen Verkehr. Die LSVA kann keine Lenkungsabgabe für den Transitverkehr sein; deren Einführung oder Ablehnung ist daher irrelevant für das Dossier Landverkehr!

Die einzig sinnvolle und EU-konforme Massnahme wäre die Einführung einer Alpentransitabgabe (ATA) im Sinne einer streckenbezogenen Strassenbenützungsgebühr, wie sie auch am Brenner in Österreich und am Mont Cenis in Frankreich erhoben wird. Die ATA würde sicherstellen, dass auch ausländische Transitfahrzeuge ihre Wegekosten auf den Alpenübergängen decken.

Prinzipiell muss das Konzept des Bundesrates in Frage gestellt werden, die Aufhebung der 28-Tonnen-Limite im Transitverkehr über fiskalische Massnahmen (Einführung der LSVA) zu kompensieren. Dass diese Strategie letztlich zum Scheitern verurteilt ist, zeigt der Verlauf der bilateralen Verhandlungen mit der EU nun in aller Deutlichkeit: Bei einer Transitgebühr von maximal 325 Franken wird eine Verlagerung des Transitverkehrs auf die Schiene nicht mal bruchstückhaft erfolgen. Damit ist nicht nur der Alpenschutzartikel nicht umsetzbar, sondern auch ein Zuwachs des europäischen Strassentransitverkehrs durch die Schweiz nicht zu vermeiden.

Um dem Schutzgedanken gerecht zu werden, wäre als mögliche Alternative und als Ergänzung zur ATA die Schaffung von Transitkontingenten denkbar, welche die Belastung der Alpenübergänge mit Schwerverkehr auf ein definiertes Ausmass begrenzen würde (z.B. beim heutigen Aufkommen von rund 550'000 Transittfahrten). Damit wäre eine direkte und wirksame Steuerung des Transitverkehrs möglich, ohne den

nicht betroffenen Binnen-, Import- und Exportverkehr steuerlich unnötigerweise belasten zu müssen. Als weitere Möglichkeit, die Belastung durch den Transitverkehr zu vermindern, wäre eine Lockerung des Nachfahrverbotes auf den Transitachsen für lärmarme Fahrzeuge denkbar. Dadurch könnten Kapazitäts- und Stauprobleme auf den Hauptstrecken während des Tages wirksam reduziert werden.

Beispiel

Vergleich Verkehrsabgaben	ATA	LSVA
Zieleffizienz:	51%	5%
Kosten für Schweiz. Wirtschaft:	bis 40 Mio	bis 1500 Mio
Europakonform:	ja !	nein !

Einwand

„Die ATA ist im Gegensatz zur LSVA für den ausländischen Transitverkehr diskriminierend.“

Gegenargument

Dies stimmt nicht! Da die ATA auf dem gesamten alpenquerenden Güterverkehr, also auch auf dem Binnen-, Import- und Exportverkehr erhoben wird, ist die Abgabe gegenüber Ausländern nicht diskriminierend. Das System entspricht vom Prinzip her den Strassenbenützungsgebühren, wie sie auch in der EU erhoben werden. Die durch die Abgabe übermässig betroffenen Kantone können aus dem Ertrag der ATA gemäss Gesetzesentwurf entschädigt werden. Dadurch wird eine innerschweizerische Diskriminierung der betroffenen Kantone verhindert.

Einwand

„Es wird von der EU verlangt, dass die Transitgebühr über eine LSVA erhoben wird, da bei einer ATA fast nur die Ausländer zahlen müssten.“

Gegenargument

Diese Argumentation ist unglaublich unwürdig! Auch an die ATA würde der Schweizer Verkehr einen Anteil von rund 50% leisten. Zudem entspricht die ATA der Regelung, wie sie auch im alpenquerenden Verkehr in Frankreich und Österreich zur Anwendung gelangt. Für die Nachbarstaaten ist es unter dem Strich mit Sicherheit günstiger, wenn eine ATA anstelle einer LSVA eingeführt wird, die zudem auch den Import-, Export- und Kabotageverkehr belastet!

Argument 11:

Die LSVA ist nicht europakonform

Das Schweizer Stimmvolk hat 1994 dem Systemwechsel von der pauschalen zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsbesteuerung seine Zustimmung unter der Voraussetzung gegeben, dass die LSVA erst dann eingeführt werde, wenn dies auch die EU tue. Heute sieht alles anders aus. Die Schweiz will vorpreschen und die leistungsabhängige Besteuerung des Schwerverkehrs im europäischen Alleingang einführen. Der erwartete Geldsegen der LSVA - rund 10 mal mehr Einnahmen als mit der heutigen pauschalen Abgabe - lässt alle Bedenken über volkswirtschaftliche Auswirkungen eines Alleingangs, wie sie im Vorfeld der Abstimmung nicht nur vom Bundesrat geäussert wurden, verstummen.

Die Schwerverkehrsbesteuerung in der EU unterscheidet sich meilenweit von derjenigen, welche in der Schweiz mit Einführung der LSVA zur Anwendung gelangen soll. Sowohl bezüglich Prinzip der Besteuerung, Art der Erfassung als auch Höhe der Besteuerung bestehen grosse Differenzen. In der EU sind für die Festsetzung von Strassenbenützungsgebühren ausschliesslich Wegekosten (Bau, Unterhalt, Betrieb) relevant; es gibt keine Anlastung irgendwelcher Umwelt- oder sonstiger Zusatzkosten. Die Steuer ist streckenbezogen und gilt erst ab einem Gesamtgewicht von 12 Tonnen. Die heutige EU-Vignette für einen 40-Tonner, die zur Benützung der Strassen in Deutschland, Dänemark, den BENELUX-Staaten und Schweden berechtigt, kostet 1250 ECU im Jahr (rund 2000 Franken). In Diskussion - und heftig umstritten - ist zur Zeit eine Erhöhung der Maximalgebühr für Altfahrzeuge auf 2000 ECU (rund 3200 Franken). Zum Vergleich: ein 40-Tonner würde bei Einführung der LSVA in der Schweiz bei einer Jahresleistung von 80'000 Kilometern 96'000 Franken bezahlen, also über 30 mal mehr!

Beispiel

Vergleich Schwerverkehrsbesteuerung:

<u>Land/Modell</u> pro Jahr	<u>D</u>	<u>CH (heute)</u>	<u>CH(mit LSVA)</u>
MFZ-Steuer	3'090 Fr.	2'643 Fr.	2'643 Fr.
Treibstoffabgaben	15'500 Fr.	21'250 Fr.	21'250 Fr.
Schwerverkehrsabg.	2'000 Fr.	4'000 Fr.	56'000 Fr.
Belastung total	20'590 Fr.	27'893 Fr.	79'893 Fr.
Belastung pro Nutzlasttonne	824 Fr.	1'743 Fr.	4'993 Fr.

Einwand

„Auch in der EU bestehen Bestrebungen, die externen Kosten des Verkehrs anzulasten.“

Gegenargument

Das sogenannte Grünbuch der EU-Kommission über „Faire und effiziente Preise im Verkehr“ enthält tatsächlich Vorschläge, auch in der EU künftig externe Kosten anzulasten. „Grünbücher“ sind in der EU allerdings nur Diskussionsgrundlagen. Die Debatten in der EU zeigen ganz deutlich, dass die einseitige und überzogene Betrachtungsweise der EU-Kommission im entsprechenden Grünbuch als Entscheidungsgrundlage nicht akzeptiert wird. Auch bei einer Neugestaltung der EU-Wegekostenrichtlinie werden die Prinzipien der freien Wahl des Verkehrsmittels, der Nicht-Diskriminierung der Verkehrsträger und der ausschliesslichen Anlastung von Wegekosten zur Anwendung gelangen.

Argument 12:

Die LSVA benachteiligt Berg- und Randgebiete

Jede Wirtschaftregion ist auf eine adäquate Erschliessung mit Verkehrswegen angewiesen. In Berg- und Randregionen kann diese oft nur über die Strasse erfolgen, weil kein ausreichendes Schienenangebot vorhanden ist. Eine Verteuerung des Strassentransportes in der vorgesehenen Höhe trifft somit den Lebensnerv vieler abgelegener Regionen, verstärkt die Zentralisierungstendenzen und läuft damit den finanziell aufwendigen Bestrebungen zur Förderung der Wirtschaft in benachteiligten Regionen diametral entgegen.

Die Gewerbebetriebe in den Randregionen sind nicht nur einem grösseren Konkurrenzdruck aus dem kostengünstigeren Ausland ausgesetzt, sie haben auch längere Anfahrtswege in die Wirtschaftszentren und Absatzmärkte im Mittelland zu verzeichnen. Die Benachteiligungen sind offensichtlich und werden sowohl im Verfassungsartikel als auch im LSVA-Gesetz in dem Sinne festgehalten, dass bei der Verwendung des Reinertrags die „besonderen Auswirkungen der Abgabe in Berg- und Randregionen zu berücksichtigen sind.“ Es ist deshalb völlig unverständlich, weshalb in der Botschaft zur LSVA die Problematik Randregionen mit dem lapidaren Satz abgehandelt wird, wonach eine „generelle Benachteiligung der Berg- und Randregionen nicht festgestellt werden kann.“

Beispiel

Die HOLZ Zollhaus AG im freiburgischen Schwarzsee beschäftigt 45 Personen und unterhält einen Lastwagenpark mit 4 Anhängerzügen zu je 28 Tonnen.

Eine Verlagerung der anfallenden Transporte ist nicht möglich, da keine Eisenbahn existiert. Die Firma

muss für den „Standortnachteil Schwarzsee“ pro Jahr eine Mehrbelastung von rund 30'000 Franken (4 LKW x 210 Tage x 50 km x 0,70 Franken) tragen, welche sie bei einer Verlagerung der Firma beispielsweise nach Fribourg einsparen würde!

Einwand

„Berg- und Randgebiete werden durch die LSVA nicht besonders benachteiligt.“

Gegenargument

Aufgrund der geographischen und topographischen Lage scheint eine stärkere Betroffenheit der Berg- und Randgebiete durch die fahrleistungsabhängige LSVA offensichtlich. Auch im Verfassungstext wird - wohl kaum grundlos - auf die „besonderen Auswirkungen der Abgabe in Berg- und Randregionen“ hingewiesen.

Einwand

„Produkte haben in Randgebieten keine erhöhten Preise. Das wird auch mit der LSVA so bleiben.“

Gegenargument

Mag so sein. Die Frage ist nur, inwieweit Randgebiete aufgrund der erhöhten Transportkosten nach wie vor flächendeckend bedient werden oder in welchem Umfang sich Anbieter aus Kostengründen aus der Fläche zurückziehen werden.

Argument 13:

Die LSVA hat mit Kostenwahrheit nichts zu tun

Die ungedeckten Kosten des Schienengüterverkehrs sind bereits heute um ein Vielfaches höher als die ungedeckten Kosten des Strassengüterverkehrs. Und während die Umweltbelastungen des Schwerverkehrs abnehmen, steigen die ungedeckten Infrastruktur- und Betriebskosten des öffentlichen Verkehrs Jahr für Jahr an. Allein 1998 subventionieren die Schweizer Steuerzahler den öffentlichen Verkehr mit über 5,9 Milliarden Franken. Bis zum Jahr 2005 erreichen die kumulierten Bundesleistungen an den ÖV eine Höhe von rund 70 Milliarden Franken!

Kostenwahrheit und Verursacherprinzip machen volkswirtschaftlich und politisch nur dann Sinn, wenn sie bei allen Verkehrsträgern gleichermaßen zur Anwendung gelangen. Die Schweizerische Verkehrspolitik mit einseitigen Steueranlastungen bei der Strasse und milliardenschweren staatlichen Subventionen bei der Schiene führt hingegen nur zu Ineffizienzen und teuren Scheinlösungen.

Die LSVA gibt vor, die externen Kosten des Schwerverkehrs verursachergerecht anzulasten. Die Modelle und Methoden, welche den Berechnungen zugrundeliegen, sind wissenschaftlich bis heute umstritten und erwecken oft den Eindruck, eher dem politischen Prinzip der Steuermaximierung als dem der wissenschaftlichen Objektivität zu folgen. Damit lässt sich auch erklären, weshalb in den schweizerischen Berechnungen im Gegensatz etwa zu Deutschland ein externer Nutzen des Schwerverkehrs ganz einfach totgeschwiegen wird und immer nur von externen Kosten die Rede ist!

Wie wenig die LSVA mit Kosten"Wahrheit" zu tun hat, lässt sich am Beispiel des Vertragsentwurfes für das bilaterale Abkommen mit der EU anschaulich zeigen. Das Vertragsprojekt sieht nämlich eine an den EU-Kategorien für Luftverschmutzung orientierte Klassifizierung der LKWs vor. Ergänzt wird der Vertrag aber durch eine Formel, die erlaubt, die durchschnittliche fiskalische Belastung konstant zu halten, um den Verlagerungseffekt Strasse-Schiene „nicht durch immer grüner werdende LKW-Motoren zu untergraben“. (Zitat Botschafter Alexis P. Lautenberg, NZZ vom 20. Februar 1998)

Beispiel

Berechnungen zeigen, dass der Strassengüterverkehr 1993 pro Transportleistung weniger ungedeckte Kosten verursacht als der Schienengüterverkehr.

Strasse:
10 Rappen/Tonnenkilometer

Schiene:
18 Rappen/Tonnenkilometer

Einwand

„Wenn der Schwerverkehr erst mal seine Kosten deckt, wird die Ertragslage des Schienenverkehrs automatisch besser.“

Gegenargument

Die desolate Finanzlage des Schienenverkehrs, bzw. dessen ungenügende Kostendeckung, wird sich auch mit Einführung der LSVA nicht bessern. Auf der Ausgabenseite stehen in nächster Zeit nicht nur mit NEAT und Bahn 2000 riesige Infrastrukturprojekte (30 Milliarden) und die Entschuldung der SBB (13 Milliarden) an, sondern mit dem Ausbau des kombinierten Verkehrs auch zusätzlicher Subventionsbedarf (200 bis 400 Millionen/Jahr).

Einwand

„Die für den Schwerverkehr ausgewiesenen externen Kosten sind erstens nur sehr vorsichtig berechnet, und zweitens noch nicht vollständig erfasst. Die ausgewiesenen Werte bezeichnen nur ein Minimum der externen Kosten des Schwerverkehrs.“

Gegenargument

Diese Argumentation ist zwar altbekannt und verläuft stets nach dem gleichen Muster, sie ist aber weder relevant noch glaubwürdig! Wer sich die Mühe nimmt, in die Berechnungen der externen Kosten Einblick zu nehmen, wird feststellen, dass diese mit Akribie und grossem Einfallsreichtum durchgeführt werden. Zumindest solange es um die Erfassung und Bewertung externer „Kosten“ geht, scheinen tatsächlich nach oben hin keine Grenzen zu existieren!

Argument 14:

Die LSVA hat nichts zu tun mit 40-Tönnern

Die Idee wurde etwas voreilig als Ei des Kolumbus bezeichnet. Die Idee nämlich, die Eisenbahngrossprojekte gleichsam gratis aus dem abgeschöpften Produktivitätsgewinn durch die Zulassung von 40-Tönnern zu finanzieren. Wurden dabei zu Beginn noch Zahlen in der Grössenordnung von mehreren Milliarden jährlich geboten, reduzierte sich der erwartete Produktivitätsgewinn für den Binnenverkehr bei genauerem Rechnen schon bald auf knapp 170 Millionen Franken im Jahr. Dies deshalb, weil sich im Schweizer Binnenverkehr der Einsatz von 40-Tönnern nur in sehr seltenen Fällen lohnen wird. Dafür verantwortlich ist die Tatsache, dass ein 40-Tönnner zwar das gleiche Volumen aufweist wie ein 28-Tönnner, durch die LSVA aber zu 70 Prozent höher besteuert wird. Für den Grossteil der Transporte im Binnenverkehr, wo das Volumen und nicht das Gewicht das massgebende Auslastungskriterium ist, ist der 40-Tönnner daher keine Alternative und es fallen entsprechend auch keine Produktivitätsgewinne an.

Die Idee, in einer Branche Produktivitätsfortschritte durch eine Steuer abzuschöpfen, ist in einer Marktwirtschaft geradezu grotesk. Mit der Zulassung von 40-Tönnern wird im weiteren in der Schweiz nur vollzogen, was in den umliegenden Ländern schon lange praktiziert wird. Dass damit ein künstlicher Konkurrenznachteil der Strasse gegenüber der Schiene entschärft wird, mag zwar zutreffen. Mit den bestehenden Strassenverkehrsabgaben, dem Nachtfahrverbot und weiteren polizeilichen Vorschriften bleibt die Bevorzugung der Schiene gegenüber der Strasse in der Schweiz aber nach wie vor existent.

Beispiel

Der Produktivitätsgewinn im Binnenverkehr wird auf rund 170 Millionen Franken geschätzt.

Die Kosten der LSVA betragen 1800 Millionen Franken, also mehr als

das Zehnfache! Ein Grund dafür ist die Tatsache, dass im schweizerischen Stückgutverkehr zu 85 Prozent das Volumen das massgebende Auslastungskriterium ist!

Einwand

„Die LSVA ist für den Bahngüterverkehr lebensnotwendig, wenn 40-Töner kommen.“

Gegenargument

Der Bahngüterverkehr sollte sich davon lösen, das Heil in der Einschränkung des Konkurrenten „Strasse“ mittels Steuern und gesetzlicher Auflagen zu suchen. Langfristig wird sich dies die Schweizer Volkswirtschaft nicht mehr leisten können. Eine Strategie der Konzentration auf bahngerechte Gütertransportmärkte wäre langfristig mit Sicherheit erfolgsversprechender und wird mit oder ohne LSVA für die Bahn zur Existenzfrage werden.

Aktion für freie Meinungsbildung
Postfach 217, 8029 Zürich



NEIN

ZUR NEUEN LSVA-STEUER

27. SEPTEMBER 98

Unterstützen Sie unseren Kampf für freiheitliche Werte
in einem freiheitlichen Staat!

Geben Sie diese Broschüre
in Ihrem Bekanntenkreis weiter!