

Das Bauhauptgewerbe stellt sich positiv zur LSVA

LSVA fördert Bauinvestitionen und Wirtschaftswachstum

litra. Als erster Wirtschaftszweig hat das Hoch- und Tiefbaugewerbe die neue leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) detailliert unter die Lupe genommen. Bei Belastungen von weniger als 100 Millionen Franken werden jährliche Investitionen in der Höhe von einer Milliarde Franken erwartet.

Als erster Wirtschaftszweig hat das Hoch- und Tiefbaugewerbe den Umbau von der pauschalen zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) einer eingehenden Untersuchung bezüglich der Auswirkungen unterzogen. Anhand verschiedener typischer Bauten hat der Schweizerische Baumeisterverband (SBV) errechnet, zu welchen Kostensteigerungen die LSVA in Prozenten der Rohbausumme führen würde. Das Resultat der Berechnungen: Die LSVA führt zu einer Verteuerung von lediglich 0,35 bis 1,35 Prozent der Rohbausumme; im Durchschnitt ergibt sich eine Verteuerung von 0,67 Prozent. Für private und öffentliche Bauvorhaben werden gemäss der Studie des Schweizerischen Baumeisterverbandes im einzelnen folgende Einflussfaktoren der LSVA (in Prozenten der Rohbausumme) erwartet:

Privater Bau

Wohnungsbau: Mehrfamilienhaus	0,35%
Wohnungsbau: Einfamilienhaus	0,39%
Übriger Hochbau: Stahlbeton-Hochbau, Industriebau	0,62%
Privater Tiefbau: Kanal- und Leitungsbau	0,82%

Öffentlicher Bau

Öffentlicher Hochbau: Stahlbeton-Hochbau, Industriebau	0,62%
Öffentlicher Hochbau: Stahlbeton-Hochbau, Verwaltungsgebäude	0,46%
Öffentlicher Tiefbau: Stahlbeton-Tiefbau	0,62%
Öffentlicher Tiefbau, Kanal- und Leitungsbau	0,82%
Öffentlicher Tiefbau: Strassenbau (Trasse)	1,35%
Öffentlicher Tiefbau: Belagsbau	0,81%
Ganze Schweiz (Durchschnitt)	0,67%

Am wenigsten betroffen werden Ein- und Mehrfamilienhäuser (0,39 bzw. 0,35 Prozent), bei Stahlbetonbauten sowie im Kanal- und Leitungsbau sind Kostensteigerungen von 0,62 bzw. 0,82 Prozent zu erwarten, während für den Strassenbau (Trasse) eine immer noch bescheidene Kostensteigerung von 1,35 Prozent errechnet wurde.

Auslösung von Folgeinvestitionen

Trotz dieser Auswirkungen auf die Baukosten steht die Delegiertenversammlung des Schweizerischen Baumeisterverbandes zur LSVA, sind doch zahlreiche positive Impulse für die Bauwirtschaft zu erwarten. Die Erträge der LSVA sollen vollumfänglich in Bauinvestitionen umgesetzt werden, nämlich zu zwei Dritteln beim Bund für die Finanzierung der grossen, bereits beschlossenen Infrastrukturbauten im öffentlichen Verkehr und zu einem Drittel bei den Kantonen für Strassensanierungen.

Bei einer Bausumme von rund 30 Milliarden Franken werden dank des Multiplikatoreffekts Folgeinvestitionen in der Höhe von knapp 70 Milliarden erwartet. Allein mit dem Bau der NEAT werden 10'000 Arbeitsplätze im Bauhauptgewerbe gesichert bzw. geschaffen. Unter Berücksichtigung der Zulieferindustrie und des Gastgewerbes dürften es gar rund 30'000 Arbeitsplätze sein.

Auch ausländische Transporteure tragen zur LSVA bei

Auch aus gesamtwirtschaftlichem Interesse sind positive Effekte der LSVA zu erwarten: Während die heutige pauschale Schwerverkehrsabgabe von den inländischen Transporteuren berappt wird (die ausländischen Transporteure entrichten zur Transitfahrt lediglich den Preis für eine Tagesvignette in der Höhe resp. Tiefe von 25 Franken!), trifft die LSVA gleichermassen in- und ausländische Transportunternehmungen, differenziert nach effektiv gefahrenen Kilometern. Bereits heute wird rund ein Drittel aller Gütertransporte durch ausländische Transporteure ausgeführt. Dank der Belastung dieser Firmen mit der LSVA wird das einheimische Transportgewerbe in den Grenzregionen konkurrenzfähiger.

Gewisse Vorteile werden sich auch für kleinere Firmen in Randregionen ergeben: Da die Schwerverkehrsabgabe nicht mehr (wie heute) pauschal, sondern nach den gefahrenen Kilometern berechnet wird, ergeben sich Vorteile für ortsansässige Transportfirmen, welche die Konkurrenz aus den Agglomerationen weniger zu fürchten brauchen.

Kasten

9 Argumente der Bauwirtschaft für die LSVA

1. Gleichlange Spiesse für in- und ausländische Transporteure: Die heutige pauschale Schwerverkehrsabgabe wird ausschliesslich vom inländischen Transportgewerbe bezahlt; ausländische Transporteure fahren mit billigem Diesel aus dem Ausland und mit ihren oftmals "schmutzigen" Fahrzeugen und einer Tagesvignette zum Preis von lediglich 25 Franken durch unser Land. Die LSVA ist eine gerechte Abgabe, denn sie trifft in- und ausländische Transportunternehmungen gleichermassen, differenziert nach gefahrenen Kilometern.

2. Die Baubranche braucht rasch nachhaltige Impulse: Dank der LSVA können die grossen, bereits beschlossenen Infrastrukturbauten tatsächlich auch realisiert (und finanziert) werden. Dies bringt unserer gesamten Volkswirtschaft den dringend notwendigen Aufschwung.

3. Die LSVA garantiert eine langfristige Beschäftigung: Der Investitionsbedarf der grossen Infrastrukturbauten des öffentlichen Verkehrs beträgt insgesamt rund 30 Milliarden Franken. Für die Baubranche eröffnet sich die einmalige Chance, ein angemessenes Bauvolumen während den nächsten zwanzig Jahren sicherzustellen. Allein mit dem Bau der NEAT werden 10'000 Arbeitsplätze im Bauhauptgewerbe gesichert bzw. geschaffen. Rechnet man die Zulieferindustrie und das Gastgewerbe hinzu, werden es rund 30'000 Arbeitsplätze sein.

4. Die LSVA ist besser als jedes Impulsprogramm: Die Einnahmen der LSVA verschwinden nicht in den Untiefen irgendwelcher Finanzlöcher, sondern werden vollumfänglich in Investitionen umgesetzt, die dem Volk zugute kommen. Zwei Drittel kommen dem Bund zur Finanzierung der grossen Infrastrukturbauten des öffentlichen Verkehrs zu (Bahn 2000 / NEAT / internationale Schnellbahnanschlüsse / Lärmschutz), während ein Drittel an die Kantone für Bau und Unterhalt von Strassen geht.

5. Die LSVA stärkt die regionalen Wirtschaftsstandorte: Die geplanten Bauvorhaben lösen Folgeinvestitionen mit einem Faktor 2,3 aus. Hochgerechnet auf 30 Milliarden Franken bedeutet dies zusätzlich knapp 70 Milliarden Franken.

6. *Knapp 16'000 Franken Abgaben pro Lastwagen:* Ein schweizerischer Lastwagen hat heute im Durchschnitt ein Gesamtgewicht von 16 Tonnen und legt jährlich rund 45'000 Kilometer zurück. Bei einem realistischen Mittelwert der LSVA von 2,2 Rappen pro Tonne und Kilometer ergibt sich eine durchschnittliche jährliche Belastung von 15'840 Franken (heutige pauschale Schwerverkehrsabgabe: 4000 Franken pro Jahr).

7. *Die LSVA verursacht tragbare jährliche Mehrkosten von 50 bis 80 Franken pro Haushalt:* Der Anteil der Transportkosten am Preis von Endprodukten wird meist massiv überschätzt. Objektive Berechnungen des Schweizerischen Baumeisterverbandes haben ergeben, dass die LSVA für ein Einfamilienhaus rund 0,4% der Rohbausumme ausmacht. Modellrechnungen für die ganze Schweiz auf der Grundlage von 2,5 Rappen pro Tonnenkilometer haben eine Erhöhung der Transportkosten im Binnenverkehr um ein Prozent ergeben. Die Migros, welche die grösste Transportflotte unseres Landes benützt, kommt bei ihren Berechnungen auf eine zusätzliche Belastung der Haushalte von 50 bis 80 Franken pro Jahr (oder rund ein Zehntel jenes Betrags, welcher von der ASTAG immer wieder ins Feld geführt wird).

8. *Die LSVA bietet einen Distanzschutz für das einheimische Gewerbe:* Transporte auf lange Distanzen werden mit der LSVA (im Gegensatz zur heutigen pauschalen Schwerverkehrsabgabe) stärker belastet. Die LSVA gibt damit dem einheimischen Gewerbe Schutz gegen Konkurrenz aus weiter entfernten Zentren. Die lokale Wirtschaft erhält somit dank der LSVA Wettbewerbsvorteile.

9. Mit der LSVA kann die vom Volk beschlossene Alpenschutzinitiative umgesetzt und mit der EU das bis 2005 gültige Transitabkommen abgelöst werden. Dannzumal wird die Schweiz für 40 t-LKW geöffnet; sie wird einen Teil des Umwegverkehrs, der heute durch Österreich und Frankreich rollt, aufnehmen müssen. Ohne eine LSVA und ohne Ausbau der Schieneninfrastruktur ertrinkt die Schweiz in einer Lastwagenflut. "Ohne LSVA kein Landverkehrsabkommen - ohne Landverkehrsabkommen keine bilateralen Abkommen mit der EU - ohne bilaterale Abkommen wirtschaftliche, kulturelle und politische Isolierung in Europa!"

Kasten

Wissenswertes zum Multiplikatoreffekt

litra. Professor Tobias Studer von der Universität Basel hat in einer Studie über die Wirkung der Wohneigentumsförderung festgestellt, dass eine Bauinvestition von 400'000 Franken für ein zusätzliches - durchschnittliches Eigenheim unter Berücksichtigung vorgelagerter Produktionsstufen sowie der Konsumeffekte eine Bruttoinlandproduktion von 952'000 Franken auslöst. Das ist das 2,38-fache der Investition. Gleiches gilt grundsätzlich auch für Infrastrukturinvestitionen der öffentlichen Hand. Dieser Zusatzbeitrag zum Bruttoinlandprodukt führt insgesamt zu haushaltwirksamen Rückflüssen an die öffentlichen Hände von rund 264'000 Franken, was 66 Prozent der ursprünglichen Investition ausmacht. Wirtschaftlicher Hauptnutznießer der Wohneigentumsförderung wäre die Arbeitslosenversicherung mit Minderausgaben von rund 120'000 Franken pro zusätzliches Eigenheim, entsprechend einer Reduktion um vier unterstützte Arbeitslose während eines Jahres. In zweiter Linie würden die Sozialwerke, insbesondere die AHV, von einer aktiven Wohneigentumsförderung profitieren. Jedes zusätzliche Eigenheim führt bei den Sozialwerken zu Einnahmen von 57'000 Franken. In dritter Linie würden Bund und Kantone profitieren, indem sie für jedes zusätzliche Eigenheim direkte und indirekte Steuern von insgesamt 87'000 Franken vereinnahmen. Der Erwerb eines Eigenheims ist zudem mit direkten Rückflüssen in Form von Handänderungssteuern, Grundstücksgewinnsteuern, Gebühren und Abgaben in der Höhe von rund 22'000 Franken verbunden. Diese letzten zwei Punkte (27,25 Prozent der Bauinvestition) können indessen nicht tel quel auf die öffentlichen Infrastrukturinvestitionen übertragen werden.

Investitionen = Einsparungen bei den Sozialwerken

litra. Gemäss einer Studie des Wirtschaftsforschungsinstitutes (WIFO) in Wien schaffen Infrastrukturinvestitionen von 1 Mrd. österreichischer Schilling rund 1'700 Beschäftigte. Das NEAT- und Bahn 2000-Projekt benötigen gemäss dieser Berechnung während einer Zeitspanne von 10 Jahren rund 27'500 Beschäftigte pro Jahr. Bei einer angenommenen 10-jährigen Realisierungszeit stehen jährlichen Investitionen von 2,1 Mrd. Franken Einsparungen bei Arbeitslosenversicherung und Sozialwerken von jährlich 0,84 Mrd. Franken gegenüber. Hinzuzufügen gilt es die Produktivitätsfortschritte der gesamten Volkswirtschaft, die auch Mehreinnahmen für die öffentlichen Hände bedeuten, die bei 30 Prozent liegen dürften, was 0,63 Mrd. Franken ausmacht. Die Einnahmen von 0,63 Mrd. Franken fallen im Gegensatz zu den 0,84 Mrd. Franken dem Staat erst später in den Schoss (nach Abschluss der Grossinvestition), werden also im politischen Kalkül zumeist vergessen.