

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

**Argumentarium gegen die
leistungsabhängige
Schwerverkehrsabgabe (LSVA):**

- **Rechtliche Grundlagen der LSVA**
- **Hauptargumente gegen die LSVA**

Stand 23. März 1998

INHALT

Teil 1) Rechtliche Grundlagen der LSVA

1.1	Verfassungsartikel BV Art. 36 ^{quater}	Seite 3
1.2	Schwerverkehrsabgabegesetz (SVAG)	Seite 4

Teil 2) Hauptargumente gegen die LSVA

Argument 1:	Die LSVA gefährdet 30'000 Arbeitsplätze	Seite 6
Argument 2:	Die LSVA belastet jeden Haushalt mit 500 Franken	Seite 10
Argument 3:	Die LSVA öffnet Tür und Tor für weitere Verkehrsabgaben	Seite 12
Argument 4:	Die LSVA missachtet den Volkswillen	Seite 14
Argument 5:	Die LSVA reisst ein Loch in die Strassenkasse	Seite 16
Argument 6:	Die LSVA ist nichts als eine NEAT-Steuer	Seite 18
Argument 7:	Die LSVA bringt den Schwerverkehr nicht auf die Bahn	Seite 20
Argument 8:	Die LSVA kann den Alpenschutzartikel nicht umsetzen	Seite 22
Argument 9:	Die LSVA finanziert den europäischen Transitverkehr	Seite 24
Argument 10:	Die LSVA hat mit den EU-Verhandlungen nichts zu tun	Seite 26
Argument 11:	Die LSVA ist nicht europakonform	Seite 28
Argument 12:	Die LSVA benachteiligt Berg- und Randgebiete	Seite 30
Argument 13:	Die LSVA hat mit Kostenwahrheit nichts zu tun	Seite 32
Argument 14:	Die LSVA hat nichts zu tun mit 40-Tönnern	Seite 34
Argument 15:	Die LSVA ist ökologisch kontraproduktiv	Seite 36
	Die Ablehnung der LSVA ist eine Chance für eine neue, finanzierbare und europäisch abgestützte Verkehrspolitik	Seite 38

Teil 3) Anhang

3.1	Beispiel Beda Steiner, Kaltbrunn
3.2	Beispiel HOLZ Zollhaus AG, Schwarzsee

1.1 Verfassungsartikel BV Art. 36^{quater}

Am 10. Februar 1994 gelangen gleich zwei Vorlagen zur Schwerverkehrsbesteuerung zur Abstimmung. Bei der ersten Vorlage handelt es sich um die Verlängerung und gleichzeitige Erhöhung der bestehenden und ursprünglich auf 10 Jahre befristeten pauschalen Schwerverkehrsabgabe. Die zweite Vorlage will auf Verfassungsstufe die Möglichkeit eines späteren Systemwechsels von der pauschalen zur leistungsabhängigen Erhebung der Abgabe schaffen. Die Zielsetzungen der zweiten Vorlage, des neuen Verfassungsartikels BV Art. 36^{quater}, werden vom Bundesrat im „Abstimmungsbüchlein“ wie folgt umschrieben:

- „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.“

Folgendem Verfassungstext haben Volk und Stände 1994 die Zustimmung gegeben:

- ¹Der Bund kann auf dem Schwerverkehr eine leistungs- oder verbrauchsabhängige Abgabe erheben. Die Abgabe darf nur erhoben werden, soweit der Schwerverkehr der Allgemeinheit Kosten verursacht, die nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben gedeckt sind.
- ²Der Reinertrag der Abgabe darf die ungedeckten Kosten nicht übersteigen. Er ist zur Deckung von Kosten zu verwenden, die im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr stehen.
- ³Die Kantone sind am Reinertrag zu beteiligen. Bei der Bemessung dieser Anteile sind die besonderen Auswirkungen der Abgabe in Berg- und Randgebieten zu berücksichtigen.

Basierend auf dem Volksentscheid von 1994 ergeben sich demzufolge für die Gesetzgebung zur LSVA folgende vier Grundsätze:

- ⇒ LSVA wird in Koordination mit der EU eingeführt!
- ⇒ LSVA wird nur eingeführt, wenn Kosten des Schwerverkehrs nicht gedeckt sind!
- ⇒ LSVA darf zu keiner Überdeckung der Kosten führen!
- ⇒ Erträge der LSVA werden zweckgebunden für Strassenzwecke verwendet!

1.2 Schwerverkehrsabgabegesetz (SVAG)

a) Eckpunkte des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG) vom 19. Dezember 1997

- Die Abgabe wird auf den in- und ausländischen schweren Motorfahrzeugen und Anhängern für den Güter- und Personentransport erhoben. Der Bundesrat kann Fahrzeuge mit besonderem Verwendungszweck von der Abgabe ganz oder teilweise befreien.¹
- Für den Personentransport wird die Abgabe pauschal erhoben. Sie beträgt höchstens 5000 Franken (heute 650 Franken!) pro Jahr.
- Für den Gütertransport bemisst sich die Abgabe nach dem höchstzulässigen Gesamtgewicht (GGW) des Fahrzeuges und den gefahrenen Kilometern:

- ⇒ ab 2001² zwischen 0,6 und 2,5 Rappen pro Kilometer und Tonne GGW
- ⇒ ab 2005³ zwischen 0,6 und 3,0 Rappen pro Kilometer und Tonne GGW⁴

- Die Abgabe kann emissionsabhängig erhoben werden.⁵ In diesem Fall gelten die obigen Tarife als Durchschnitt. Bei überdurchschnittlichen Emissionen werden die Ansätze höher als die Maximaltarife sein!
- Der Bundesrat kann den Tarif gestaffelt einführen.⁶

b) Mögliches Tarifszenario

Das Parlament hat dem Bundesrat mit dem vorliegenden LSVA-Gesetz einen überaus grossen Spielraum bei der Festsetzung der Tarife gegeben. Die Regierung legt nicht nur das Inkrafttreten des Gesetzes, sondern auch die Tarife innerhalb eines Spielraums mit Faktor 5 (!) selber fest; für einen 28-Tonner mit einer Fahrleistung von 80'000 Kilometern beträgt die Belastung heute 4000 Franken, beim Minimaltarif 13'440 Franken, beim Maximaltarif 67'200 Franken.

Seitens des Bundesrates wurden zwar verschiedentlich Aussagen darüber gemacht, in welchem Rhythmus die Einführung der LSVA und die Erhöhung der zulässigen

¹ u.a. denkbar für Fahrzeuge im Kombinierten Verkehr

² 2001 ist eine Annahme: gemäss SVAG bestimmt der Bundesrat das Inkrafttreten des Gesetzes. Der Bundesrat spricht von einer Inkraftsetzung ab 2001, bei vorangehender Verdoppelung der pauschalen Abgabe ab 1999.

³ 2005 ist eine Annahme: der höhere Ansatz gilt bei einer generellen Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes auf 40 Tonnen; gemäss Strategie des Bundesrates wird dies im Jahre 2005 der Fall sein.

⁴ der Höchstsatz kann für Fahrzeuge bis 28 Tonnen um höchstens 20% reduziert werden.

⁵ in Anbetracht des Landverkehrsabkommens mit der EU ist eine emissionsabhängige Ausgestaltung der Tarife sehr wahrscheinlich.

⁶ gemäss Strategie des Bundesrates beträgt der Tarif ab 2001 1,6 Rappen, ab 2005 2,5/3,0 Rappen

Gesamtgewichte vorgesehen sind, doch sind diese angesichts der vielfältigen Verknüpfungen der LSWA mit andern verkehrspolitischen Vorlagen mit Vorsicht zu geniessen:

- 1999 Verdoppelung der heutigen pauschalen Abgabe⁷
- 2001 Erhöhung GGW auf 34 Tonnen:
 - ⇒ 1,6 Rappen pro Kilometer und Tonne GGW
- 2005 Erhöhung GGW auf 40 Tonnen:
 - ⇒ 2,5 Rappen pro Kilometer und Tonne GGW bis 28 Tonnen
 - ⇒ 3,0 Rappen pro Kilometer und Tonne GGW über 28 Tonnen

Die Tatsache, dass die Erträge der LSWA vorab zur Finanzierung der NEAT vorgesehen sind, lässt wohl berechtigte Zweifel daran aufkommen, ob der Bundesrat die gesetzlichen Möglichkeiten bei der Traifgestaltung tatsächlich nicht früher und nicht vollständig ausschöpfen wird. Kostenüberschreitungen beim Bau der NEAT, Fehleinschätzungen beim Ertrag der LSWA oder eine ungenügende Lenkungswirkung im Transitverkehr - allesamt Tatbestände, die mit grosser Wahrscheinlichkeit eintreffen werden - dürften zur Folge haben, dass die diesbezüglichen bundesrätlichen Versprechen, leider nicht zum ersten Mal, nicht eingehalten werden.

c) Erwartete Erträge der LSWA und ungedeckte Kosten des Schwerverkehrs

Gemäss Bundesrat Leuenberger wird die LSWA in der vorgesehenen Form ab 2005 Erträge von 1,8 Milliarden Franken pro Jahr einbringen (exklusiv MWSt auf der LSWA von über 100 Millionen Franken!). Die Einnahmen der heutigen pauschalen Abgabe belaufen sich auf rund 170 Millionen Franken pro Jahr.

In der Strassenrechnung 1994 weist der Schwerverkehr eine Ueberdeckung von 65 Millionen Franken auf. Die ungedeckten Gesundheits-, Unfall-, Gebäude und Lärmkosten des Schwerverkehrs betragen 1993 gemäss Botschaft des Bundesrates 1,0 Milliarden Franken - der externe Nutzen des Schwerverkehrs wird mit 0 Franken angegeben! Die Unterdeckung des Schwerverkehrs beträgt bei voller Anlastung aller externen Kosten und ohne Anrechnung eines allfälligen externen Nutzens folglich maximal 935 Millionen Franken pro Jahr!

- ⇒ Die vorgesehene LSWA mit Erträgen in der Höhe von 1,8 Milliarden Franken führt zu einer verfassungs- und gesetzeswidrigen Ueberdeckung durch den Schwerverkehr von mehr als 850 Millionen Franken pro Jahr!

⁷ gemäss Vorlage Finanzierung Grossprojekte

Argument 1: Die LSVÄ gefährdet 30'000 Arbeitsplätze

a) Begründung

Die LSVÄ verteuert die Transportkosten in der Schweiz um rund 30 Prozent. Nach Einführung der LSVÄ 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 LSVÄ belastet in der verladenden Industrie und im Grosshandel jeden Arbeitsplatz mit durchschnittlich 1200 Franken im Jahr. Mit der Oeffnung 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 ein.

Berechnungen zeigen, dass mit der LSVÄ im Transportbereich mehr als 20'000 Stellen gefährdet sind. Im Bereich der verladenden Industrie muss durch die Erhöhung der Produktionskosten mit Arbeitsplatzverlusten in der Höhe von weiteren 10'000 bis 15'000 Stellen gerechnet werden. Insgesamt stellt die Einführung der LSVÄ in der Schweiz mehr als 30'000 Arbeitsplätze in Frage!

b) Beispiel

Die HOLZ Zollhaus AG im freiburgischen Schwarzsee beschäftigt 45 Personen und unterhält einen Lastwagenpark mit 4 Anhängerzügen zu je 28 Tonnen.⁸ Eine Verlagerung der anfallenden Transporte ist nicht möglich, da keine Eisenbahn existiert. Legt man die vorgesehene LSVÄ 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 LSVÄ 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.

⁸ s. Anhang 3.2

c) Mögliche Einwände und entsprechende Gegenargumente

- E 1.1 *„Strassengütertransport ist zu billig, deshalb verliert die Schiene laufend Marktanteile. Die Erhöhung der Strassentransportkosten kommt da nur gelegen!“*
- ⇒ 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!
- E 1.2 *„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.“*
- ⇒ 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 besteht zwischen einem 28- und einem 40-Tönnner bekanntlich kein Unterschied!
- E 1.3 *„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.)!“*
- ⇒ 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, Zisternentransport, Kehrrichtensorgung 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.

E 1.4 *„Die LSVA ist kein Konkurrenznachteil, weil auch die Ausländer die LSVA in der Schweiz bezahlen.“*

⇒ 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 gesammte 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.⁹ 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!

E 1.5 *„Ohne LSVA gehen bei den SBB Tausende von Arbeitsplätzen verloren. Zudem sichert der Bau der NEAT gegen 10'000 Arbeitsplätze im Baugewerbe.“*

⇒ Der Modal-Split Strasse/Schiene hat sich in den letzten Jahren nicht primär wegen Preisdifferenzen, sondern aufgrund qualitativer Unterschiede der Verkehrsträger zugunsten der Strasse verschoben; die Strasse hat sich in den letzten Jahren den Bedürfnissen der Verlager 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. Es kommt teuer zu stehen, wenn Güterverkehr auf der Schiene nur der Erhaltung von Arbeitsplätzen wegen staatlich gestützt werden muss. In Bereichen, wo die Schiene nachfragegerecht anbieten kann, ist dies nämlich - zumindest was den Betrieb betrifft - gar nicht nötig!

⁹ Transportkosten (40-Tönnner, LSVA=2,5 Rp.)	Stuttgart - Basel :	264km x 2.20 = 581.- + 10.- LSVA = 591.-
	Chur - Basel:	208km x 2.20 = 458.- + 250.- LSVA = 708.-
	Lausanne - Basel:	181km x 2.20 = 398.- + 217.- LSVA = 615.-

Was die Schaffung von Arbeitsplätzen durch den Bau der NEAT betrifft, bleibt festzuhalten, dass die Arbeiten an der NEAT europaweit auszuschreiben sind. Wie hoch letztendlich der Anteil der Bauarbeiten sein wird, der durch Schweizer erbracht werden wird und wie diese Arbeit bezogen auf einzelne Betriebe und Regionen anfallen wird, soll hier offengelassen werden. Vor Illusionen muss aber schon heute gewarnt werden!

Argument 2: Die LSVA belastet jeden Haushalt mit 500 Franken

a) Begründung

Mit der LSVA bezahlt der Transporteur eine rund 10 bis 15 mal höhere Steuer als mit der pauschalen Abgabe: für einen 28-Tonner statt 4000 Franken jährlich 40'000 bis 70'000 Franken. Ein mittelgrosses Transportunternehmen mit 15 Fahrzeugen nähert sich mit der steuerlichen Belastung bereits der Millionengrenze!¹⁰ 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.¹¹ Für die Schweizer Verloader bleibt nach Abzug des realisierbaren Produktivitätsgewinnes durch die Zulassung von 40-Tönnern¹² und der Anrechnung des MWST-Anteils¹³ eine Nettobelastung von 1,5 Milliarden Franken. Bei 3 Millionen Haushaltungen entspricht dies einer Belastung pro Haushalt von gut und gerne 500 Franken jährlich!

b) Beispiel

Die Haushaltsausgaben für Nahrungsmittel und Getränke betragen durchschnittlich 9365 Franken im Jahr. Eine Verteuerung der Produktpreise um 1,0 Prozent erhöht die Kosten im Bereich Esswaren und Getränke um rund 94 Franken im Jahr.

¹⁰ s. Beispiel im Anhang 3.1

¹¹ s. unter Einwand E 2.3

¹² gesamthaft 234 Millionen; davon rund 170 Millionen für den Binnenverkehr

¹³ auf die LSVA als teil der Transportleistung ist MWST zubezahlen; rund 100 Millionen/ Jahr

c) Mögliche Einwände und entsprechende Gegenargumente

E 2.1 *„Die Belastung des Konsumenten kann gar nicht so hoch sein; das einzelne Joghurt beispielsweise wird um weniger als einen Rappen versteuert!“*

⇒ Stimmt zum Teil: der Liter Milch, der Laib Brot oder die Flasche Mineralwasser versteuern 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, Kehrrechtabfuhr, Paketpost, Wohnungsumzüge oder Bauverkehr durch die LSVa versteuert werden. Die Belastung erfolgt zum Teil indirekt über die öffentliche Hand (z.B. Bau, Kehrrecht, Schneeräumung usw.) und beträgt pro Jahr weitere 300 Franken.

E 2.2 *„Die Kosten der LSVa können gar nicht auf den Konsumenten überwältigt werden; sie werden vom Transportgewerbe bezahlt!“*

⇒ ASTAG-Mitglied B.S. aus K. bezahlt heute für einen Wagenpark mit 17 Fahrzeugen pauschale Schwerverkehrsabgaben in der Höhe von 60'000 Franken. Mit der LSVa würde sich die Steuerbelastung auf 827'000 Franken jährlich erhöhen.¹⁴ Könnte B.S. diese Mehrkosten seinen Kunden nicht weiterverrechnen, müsste er seinen Betrieb nach spätestens 3 Monaten wegen Zahlungsunfähigkeit schliessen.

E 2.3 *„30 Prozent der LSVa werden durch die Ausländer bezahlt!“*

⇒ Falsch! Gemäss offizieller Gütertransportstatistik liegt der Anteil der von Ausländern erbrachten Güterverkehrsleistungen bei 15,5 Prozent.¹⁵ 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!

¹⁴ s. Anhang 3.1

¹⁵ s. GTS 93

Argument 3: Die LSVA öffnet Tür und Tor für weitere Verkehrsabgaben

a) Begründung

Mit dem vorliegenden Gesetz zur LSVA wird erstmals auf Gesetzesstufe der Begriff der „externen Kosten“ (in diesem Fall ungedeckte 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 ECU!).

Es braucht nicht allzuviel Phantasie und politisches Verständnis, um vorauszusehen, dass bei einer Annahmen 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 jährlich¹⁶ liegt im PW-Bereich denn auch ein ansehnliches Steuersubstrat brach ...

b) Beispiel

Die mit der LSVA dem Schwerverkehr angelasteten externen Kosten betragen 1,0 Milliarden Franken im Jahr und setzen sich aus ungedeckten Lärm-, Umwelt-, Gebäude- und Unfallkosten zusammen. 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!

¹⁶ gemäss Studie INFRAS/ECOCONCEPT/PROGNOS

c) Mögliche Einwände und entsprechende Gegenargumente

E 3.1 *„Einer Vorlage für eine leistungsabhängige Personenverkehrsabgabe müsste vom Stimmvolk zuerst zugestimmt werden.“*

⇒ Der grundsätzliche Entscheid für das Prinzip der Anrechnung externer Kosten im Strassenverkehr wird mit Annahme der LSVA gefällt. Damit sind spätere Verkehrsabgaben auch für den PW nur noch eine Frage der Zeit!

Argument 4: Die LSVA missachtet den Volkswillen

a) Begründung

Der Verfassungsartikel zur Einführung einer LSVA, welchem das Schweizer Stimmvolk 1994 zugestimmt hat, enthält klare Bestimmungen, die mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf nicht eingehalten werden¹⁷, 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 Tunnels selbsttragend sind und den Steuerzahler keinen Rappen kosten werden. Nach heutigen Berechnungen wird uns die NEAT mindestens 30 Milliarden 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!

¹⁷ s. 1.1 und 1.2

b) 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 - aufgrund ausbleibender Lärmschutzmassnahmen - Jahr für Jahr Lärmkosten angerechnet werden können, während die Schiene ihren Lärm durch die von der Strasse finanzierten Lärmwände schlucken lässt ...

c) Mögliche Einwände und entsprechende Gegenargumente

E 4.1 *„Die Einführung der LSVA ist ein Verfassungsauftrag.“*

⇒ 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.

E 4.2 *„Die Zweckentfremdung der LSVA wird dem Volk mit der Abstimmung über die Finanzierung des öV noch vorgelegt werden“*

⇒ 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!

E 4.3 *„Die Schweiz ist mit der Einführung der LSVA Wegbereiter für eine neue Verkehrspolitik der EU.“*

⇒ In der EU gelten nach wie vor im Gegensatz zur Schweiz die zentralen Prinzipien der freien Wahl des Verkehrsmittels und der ausschliesslichen Anlastung von Wegekosten. Die EU-Staaten werden es nicht zulassen, dass unter dem Deckmantel der Ökologie Strassenabgaben eingeführt werden, die einzig die Einnahmenmaximierung oder die künstliche Bevorzugung des Verkehrsträgers Schiene zum Ziel haben.

Argument 5: Die LSVa reiss ein Loch in die Strassenkasse

a) Begründung

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.

b) Beispiel

Bis im Jahr 2005 werden für den Unterhalt des Nationalstrassennetzes jährlich gegen 700 Millionen Franken benötigt. Die heute gesprochenen Mittel von 350 Millionen Franken müssen verdoppelt werden. Dazu sind auch die Gelder des Schwerverkehrs unentbehrlich!

c) Mögliche Einwände und entsprechende Gegenargumente

E 5.1 *„Ohne LSVA-Mittel ist die Finanzierung der NEAT gefährdet.“*

⇒ 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!)

E 5.2 *„Deckt denn der Schwerverkehr überhaupt seine Infrastrukturkosten?“*

⇒ In der Strassenrechnung 1994 deckt der Schwerverkehr seine Kosten zu mehr als 108 Prozent. Bereits 1995 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

a) Begründung

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!¹⁸
- das Verursacherprinzip ad absurdum geführt wird!¹⁹
- mittelfristig die Finanzierung der Strasseninfrastruktur gefährdet wird!²⁰

Es kann nicht darum gehen, Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen. Die Bereitsstellung 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 zugunsten fragwürdiger und überrissener 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 - gespiesen primär über eine allgemeine Energieabgabe - vorgesehen. Dadurch könnte die Finanzierung einer bedarfsgerechten Infrastruktur für beide Verkehrsträger langfristig sichergestellt werden.

¹⁸ s. Argument 4

¹⁹ s. Argument 13

²⁰ s. Argument 5

b) Beispiel

Der Strassenverkehr trägt die Hauptlast der NEAT-Finanzierung:

16,7 Milliarden Franken	LSVA
3,0 Milliarden Franken	Treibstoffzölle

Mindestens 20 Milliarden Franken aus Strassengeldern werden zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte verwendet und damit somit der Strassenkasse entzogen! Die Amortisation des Verschuldungsanteils von weiteren 5 Milliarden bleibt dabei noch unberücksichtigt.

c) Mögliche Einwände und entsprechende Gegenargumente

E 6.1 *„Ohne LSVA-Mittel ist die Finanzierung der NEAT gefährdet.“*

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

E 6.2 *„Eine Redimensionierung oder Etappierung der NEAT ist unmöglich. Die EU verlangt den Bau von Gotthard und Lötschberg.“*

⇒ 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 auf der Schiene 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!²¹

²¹ s. Studien C&L sowie ECOPLAN

Argument 7: Die LSVa bringt den Schwerverkehr nicht auf die Bahn

a) Begründung

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, Nachfahrverbot, 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 Transport ohne Strasse gar nicht denkbar (z.B. Kehrlichtabfuhr, 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 verfügen nur gerade 10 bis 15 Prozent aller mittelständischen Unternehmen über einen Gleisanschluss.

Eine Untersuchung der PROGNOS, Basel, hat denn auch gezeigt, dass auch 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!

b) 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 drei Viertel aller Strassentransporte sind kürzer als 25 Kilometer!

c) Mögliche Einwände und entsprechende Gegenargumente

- E 7.1 *„Die LSVA bringt die Lastwagen von der Strasse und hilft damit, den Verkehrsfluss zu verbessern.“*
- ⇒ Auf jeden Lastwagen kommen in der Schweiz mehr als 60 Personenwagen! Und die allermeisten Staus finden entweder an Sonn- und Feiertagen statt, wenn gar keine LKWs unterwegs sind (z.B. Gotthard), oder dann 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 kapazitätsmässig an gewissen Stellen ungenügend 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!
- E 7.2 *„Die LSVA ist lebensnotwendig für das Ueberleben des Bahngüterverkehrs.“*
- ⇒ 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

a) Begründung

Der Anteil des alpenquerenden Gütertransitverkehrs von Grenze zu Grenze, der gemäss Alpenschutzartikel 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 Oesterreich und Frankreich erhoben wird - eine sinnvolle Möglichkeit.

Prinzipiell muss allerdings das Konzept des Bundesrates, den Alpenschutzartikel 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.²² Der Alpenschutzartikel ist mit diesem Konzept nicht umsetzbar! Daran werden auch Subventionen für den Huckepackverkehr in Höhe von mehreren Hundert Millionen Franken jährlich nichts ändern. Der Alpenschutzartikel wird definitiv zum reinen Abkassierartikel umfunktioniert - nach dem Motto: „Zahle und fahre!“

b) Beispiel

<u>Vergleich Verkehrsabgaben</u>	<u>ATA</u>	<u>LSVA</u>
▪ Zieleffizienz ²³	51 Prozent	5 Prozent
▪ Kosten für Schweizer Wirtschaft ²⁴	bis 40 Mio	bis 1500 Mio
▪ Europakonform	ja !	nein !

²² alle bisherigen Studien und Konzepte basieren auf einer Mindestgebühr von 540 Franken pro Durchfahrt!

²³ Verhältnis Belastung Transitverkehr im Verhältnis zum Inlandverkehr

²⁴ von Inlandverkehr erwartete Erträge pro Jahr

c) Mögliche Einwände und entsprechende Gegenargumente

E 8.1 *„Ohne LSVA ist eine Umsetzung der vom Volk beschlossenen Alpeninitiative nicht möglich.“*

⇒ Ganz im Gegenteil! 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. Fiskalische Motive werden klar stärker gewichtet als der geäusserte Volkswille!

Die Strategie des Bundesrates, den Transitverkehr über die LSVA zu belasten, wäre etwa vergleichbar mit dem Versuch, den Tabakkonsum dadurch einzuschränken, dass man sämtliche Lebensmittel und Getränke mit einer Tabaksteuer belegt.

E 8.2 *„Die ATA ist im Gegensatz zur LSVA für den ausländischen Transitverkehr diskriminierend.“*

⇒ 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 Strassenbenützunggebühren, 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.

E 8.3 *„Die Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene ist ökologisch sinnvoll!“*

⇒ 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

Argument 9: Die LSVA finanziert den europäischen Transitverkehr

a) Begründung

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.

b) Beispiel

Heute wird jede Huckepacksendung durch die Schweiz mit rund 400 Franken subventioniert. In Zukunft sollen bis zu 1,25 Million Sendungen auf die Bahn verlagert werden. Die dafür notwendigen Subventionen belaufen sich auf gegen 500 Millionen Franken jährlich.

c) Mögliche Einwände und entsprechende Gegenargumente

E 9.1 *„Die Subventionen werden nur als Übergangslösung anfallen. Mit Inbetriebnahme der NEAT-Flachbahn wird der Kombinierte Verkehr selbsttragend sein.“*

⇒ Bis zur Inbetriebnahme der NEAT werden weitere 8 bis 10 Jahre mit hohem Subventionsbedarf vergehen. Und danach muss angesichts einer Transitgebühr von 320 Franken auf der Strasse eine ausreichende Auslastung des Schienenangebotes wohl ernsthaft in Frage gestellt werden.

Argument 10: Die LSWA hat mit den EU-Verhandlungen nichts zu tun

a) Begründung

Die LSWA hat mit dem Landverkehrsabkommen nichts zu tun. Bei der LSWA 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 LSWA 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 LSWA 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 Oesterreich und am Mont Cenis in Frankreich erhoben wird. Die ATA würde sicherstellen, dass auch ausländische Transitfahrzeuge ihre Wegekosten auf den Alpenübergängen decken und könnte in Übereinstimmung mit den Nachbarländern eingeführt werden.

Prinzipiell muss das Konzept des Bundesrates in Frage gestellt werden, die Aufhebung der 28-Tonnen-Limite im Transitverkehr über fiskalische Massnahmen (Einführung der LSWA) 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.²⁵ 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 Transitarfahrten). 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 Nachtfahrverbotes auf den Transitachsen für

²⁵ alle bisherigen Studien und Konzepte basieren auf einer Mindestgebühr von 540 Franken pro Durchfahrt!

lärmarme Fahrzeuge denkbar. Dadurch könnten Kapazitäts- und Stauprobleme auf den Hauptstrecken während des Tages wirksam reduziert werden.

b) Beispiel

<u>Vergleich Verkehrsabgaben</u>	<u>ATA</u>	<u>LSVA</u>
▪ Zieleffizienz ²⁶	51 Prozent	5 Prozent
▪ Kosten für Schweizer Wirtschaft ²⁷	bis 40 Mio	bis 1500 Mio
▪ Europakonform	ja !	nein !

c) Mögliche Einwände und entsprechende Gegenargumente

E 10.1 *„Die ATA ist im Gegensatz zur LSVA für den ausländischen Transitverkehr diskriminierend.“*

⇒ 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.

E 10.2 *„Es wird von der EU verlangt, dass die Transitgebühr über eine LSVA erhoben wird, da bei einer ATA fast nur die Ausländer zahlen müssten.“*

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

²⁶ Verhältnis Belastung Transitverkehr im Verhältnis zum Inlandverkehr

²⁷ von Inlandverkehr erwartete Erträge pro Jahr

Argument 11: Die LSVA ist nicht europakonform

a) Begründung

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 tut. Heute sieht alles anders aus. Die Schweiz will vordreschen 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 noch 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 ab 12 Tonnen. Die heutige EU-Vignette für einen 40-Töner, 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-Töner würde bei Einführung der LSVA in der Schweiz bei einer Jahresleistung von 80'000 Kilometern 96'000 Franken bezahlen, also über 30 mal mehr!

b) Beispiel

Vergleich Schwerverkehrsbesteuerung ²⁸	D	CH (heute)	CH(mit LSVA) ²⁹
▪ MFZ-Steuer / Jahr	3'090 Fr.	2'643 Fr.	2'643 Fr.
▪ Treibstoffabgaben / Jahr	15'500 Fr.	21'250 Fr.	21'250 Fr.
▪ Schwerverkehrsabgabe / Jahr	2'000 Fr.	4'000 Fr.	56'000 Fr.
Belastung total im Jahr	20'590 Fr.	27'893 Fr.	79'893 Fr.
Belastung pro Nutzlasttonne	824 Fr.	1'743 Fr.	4'993 Fr.

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

²⁹ 28-Töner mit einem Ansatz von 2,5 Rappen pro Tkm Gesamtgewicht; 80'000 km / Jahr

c) Mögliche Einwände und entsprechende Gegenargumente

E 11.1 *„Auch in der EU bestehen Bestrebungen, die externen Kosten des Verkehrs anzulasten.“*

⇒ 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. fehlendes Konzept zur Anlastung der vollen Wegekosten für Schienenverkehr, keine Berücksichtigung externer Nutzeneffekte usw.) 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

a) Begründung

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.“

b) 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!

c) Mögliche Einwände und entsprechende Gegenargumente

E 12.1 *„Berg- und Randgebiete werden durch die LSVA nicht besonders benachteiligt.“*

⇒ 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.

E 12.2 *„Produkte haben in Randgebieten keine erhöhten Preise. Das wird auch mit der LSVA so bleiben.“*

⇒ 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

a) Begründung

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 hingegen führt 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).

b) Beispiel

Berechnungen Quellen zeigen³⁰, dass der Strassengüterverkehr 1993 pro Transportleistung weniger ungedeckte Kosten verursacht als der Schienengüterverkehr:

- ⇨ Strasse: 10 Rappen / Tonnenkilometer
- ⇨ Schiene: 18 Rappen / Tonnenkilometer

c) Mögliche Einwände und entsprechende Gegenargumente

E 13.1 *„Wenn der Schwerverkehr erst mal seine Kosten deckt, wird die Ertragslage des Schienenverkehrs automatisch besser.“*

- ⇨ Die desolante 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).

Auf der Einnahmeseite hingegen dürften sich auch durch Einführung der LSVA - bei einem maximalen Verlagerungseffekt von 5 Prozent - keine nennenswerten Impulse ergeben.

E 13.2 *„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.“*

- ⇨ 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 (von den „ästhetischen Kosten für die Allgemeinheit“ bei verschmutzten Gebäuden bis hin zum „administrativen Aufwand bei AHV und IV durch zusätzliche Rentenleistungen“ wird buchstäblich alles monetarisiert). Zumindest solange es um die Erfassung und Bewertung externer „Kosten“ geht, scheinen tatsächlich nach oben hin keine Grenzen zu existieren!

³⁰ Quellen: Infrac, Ecoconcept, Prognos, Litra

Argument 14: Die LSVA hat nichts zu tun mit 40-Tönnern

a) Begründung

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-Töner zwar das exakt gleiche Volumen aufweist wie ein 28-Töner, 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-Töner 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 weitem 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 Nachfahrverbot und weiteren polizeilichen Vorschriften bleibt die Bevorzugung der Schiene gegenüber der Strasse aber nach wie vor existent.

b) 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!

c) Mögliche Einwände und entsprechende Gegenargumente

E 14.1 *„Die LSVA ist für den Bahngüterverkehr lebensnotwendig, wenn 40-Töner kommen.“*

⇒ 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.

Argument 15: Die LSVA ist ökologisch kontraproduktiv

a) Begründung

Die Lärm- und Abgasemissionen wurden in den letzten Jahren auch ohne LSVA kontinuierlich reduziert. Euro-2-Motoren emittieren 60 bis 80 Prozent weniger Schafstoffe als Motoren vor 1987. Und die Partikel-Emissionen lassen sich mit der neusten Motorgeneration 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 fiskalischen Lenkungsmaßnahmen.

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

b) Beispiel

Zwei Dutzend LKW sind heute nicht lauter als ein einziger LKW vor dem Jahr 1970!

c) Mögliche Einwände und entsprechende Gegenargumente

E 15.1 *„Die mengenmässige Zunahme der Verkehrsleistungen wird die technischen Verbesserungen der Motoren absorbieren. Die Gesamtemissionen des Schwerverkehrs werden steigen.“*

⇒ Internationale Studien kommen zum Schluss, dass bis zum Jahr 2010 die Gesamtemissionsmenge des LKW-Verkehrs fast halbiert werden wird!

E 15.2 *„Der Alpenschutzartikel ist ein Meilenstein in der Oekologie 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 andern anstehenden innen- und aussenpolitischen Vorlagen (NEAT, bilaterales Abkommen, Alpenschutzartikel, Bahnreform usw.) wird versucht, der LSVA die Rolle des Schlüsselementes zuzuspielen. Bei genauerer Betrachtungsweise wird aber klar, dass die enge Verflechtung von LSVA mit der Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte, den Verhandlungen mit der EU oder der Umsetzung des Alpenschutzartikels weder formell besteht noch inhaltlich oder sachlogisch begründbar ist. Die Motivation für diese 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 Alpenschutzartikels - nur bei Einführung der LSVA zu erfüllen ist. Dass dem nicht so ist, zeigen die folgenden Ausführungen:

↳ 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.

↳ Es braucht keine LSVA, um ein Abkommen mit der EU abzuschliessen!

Die LSVA hat nichts zu tun mit dem Landverkehrsabkommen mit 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 Schwerverkehrsbesteuerung in der EU vereinbar 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.

☛ 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 Oesterreich und Frankreich zur Anwendung gelangt. Der grösste „Nachteil“ dieser Steuer ist, dass sie allzu 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 ...

Mit der Ablehnung der LSVA sind weder NEAT, bilaterales Abkommen mit der EU noch die Umsetzung des Alpenschutzartikels gefährdet. Vielmehr bietet die Ablehnung der LSVA die Chance für für eine neue, finanzierbare und europäisch abgestützte schweizerische Verkehrspolitik.

Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) - eine Bedrohung der KMU

Die Firma Holz Zollhaus AG in Schwarzsee beschäftigt ca. 45 Personen und stellt einen der bedeutendsten Arbeitgeber im Sensebezirk dar. Sie hat einen Lastwagenpark von 4 LKW à 28 t. Mit der Einführung der LSVA würde sich für die Firma eine Mehrbelastung von rund 200'000 Fr./Jahr ergeben:

Anzahl Fahrzeuge 28 t	km pro Jahr	SVA heute	LSVA	+ / -
4	320'000	Fr. 16'000.--	Fr. 215'000.--	+ Fr. 199'040.--

Durch den Standort Schwarzsee wird die Firma zusätzlich belastet. Zum einen fehlt die Alternative Schiene, zum andern entstehen durch die geographische Lage täglich und bei jeder Lieferung entsprechende Mehrkilometer.

Mit der LSVA muss die Holz Zollhaus AG für den „Nachteil Standort Schwarzsee“ eine Mehrbelastung von Fr. 28'224.-- pro Jahr bezahlen (4 LKW x 50 km x 28 t x 210 Arbeitstage x Fr. 0,024).

Herr Wyss, Inhaber dieser Firma, stellt dabei fest:

„Ich stehe im harten internationalen Wettbewerb mit Konkurrenten wie der IKEA, die im Ausland produzieren und in die Schweiz exportieren (aus dem Elsass). Es bleiben mir nur zwei Möglichkeiten: Mein Geschäft aufzugeben oder ins Elsass auszuweichen. In der Schweiz gegen so oder so ca. 40 Arbeitsplätze verloren.“

Transporte

 Cargo Domizil

Brennstoffe

ab März 1996:
Tel. 055 / 283 19 31
Fax 055 / 283 39 15

An Politiker und Verbände

8722 Kaltbrunn im Oktober 1997

Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA)

Sehr geehrte Damen und Herren

Die nachfolgenden Zahlen verdeutlichen die Auswirkungen der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe von 2,5 Rp./km und Tonne in meinem Betrieb:

Interne Fahr- zeugnummer	Gesamtgewicht	SVÄ 1996	LSVA anhand der
		Fr.	km-Leistungen 1996 Fr.
1	28 t	4.000.--	21.182.--
2	28 t	4.000.--	46.834.--
3	28 t	4.000.--	52.500.--
4	28 t	4.000.--	48.438.--
5	18 t	2.000.--	18.921.--
6	18 t	2.000.--	28.295.--
7	28 t	4.000.--	124.310.--
8	--	--	--
9	28 t	4.000.--	42.256.--
10	13 t	2.000.--	15.493.--
11	28 t	4.000.--	83.663.--
12	28 t	4.000.--	38.390.--
13	28 t	4.000.--	42.700.--
14	18 t	2.000.--	25.679.--
15	28 t	4.000.--	42.700.--
16	28 t	4.000.--	70.445.--
17	28 t	4.000.--	59.375.--
18	28 t	4.000.--	66.699.--
		<u>60.000.--</u>	<u>827.880.--</u>
		=====	=====

Nach den neuen Bestimmungen wird mein Betrieb 14mal mehr bezahlen als heute. Wenn man bedenkt, dass die heutigen km-Preise zwischen Fr. 2.--/km (Ueberlandsektor) und Fr. 3.--/km (Regionalverkehr) betragen, werden die Transportpreise um 25 - 35 % angehoben! Diese Verteuerung hat erneut der Konsument bzw. die Industrie zu tragen. Muss ein weiterer Zweig unserer Volkswirtschaft (Transportindustrie und Nebenbetriebe) zunichte gemacht werden?
Ich bitte Sie, bei der Festsetzung der LSVA diese Ueberlegungen zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüssen

A. Min.