

Nummer 31
31. August 1998

LSVA als Anreiz für Innovationen und Optimierungen

Die Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) setzt Anreize, die Produktivität im Logistikbereich zu erhöhen. Dies gilt insbesondere für transportintensive Branchen. Die vorliegende Dokumentation zeigt in einem ersten Teil, dass mit Innovation und Optimierung die Mehrkosten zum grössten Teil kompensiert werden können. Für viele Unternehmen ist jedoch die Zulassung der 40-Töner und der Zusammenhang mit den bilateralen Verhandlungen entscheidend bei der Beurteilung der LSVA. In einem zweiten Teil werden die Auswirkungen der LSVA auf Grund konkreter Firmenbeispiele diskutiert. Im Auftrag der wf hat Logistik-Experte Marcel Wunderli zudem die betriebswirtschaftlichen Folgen einer Einführung der LSVA in Unternehmen untersucht, die sich gegen die Vorlage ausgesprochen haben. Fazit: Die LSVA ist selbst in diesen Firmen tragbar.

Schwerverkehrsabgabe aus Unternehmenssicht Die betriebswirtschaftliche Seite der LSVA

Roberto Colonnello

Die Auseinandersetzung mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) hat wenige Tage vor dem Abstimmungssonntag vom 27. September 1998 ihren Höhepunkt erreicht. Die neue verursachergerechte Abgabe wurde vielerorts bereits aus politischer, volkswirtschaftlicher und ökologischer Sicht beleuchtet und beurteilt. Hauptaugenmerk der vorliegenden Dokumentation sind die Effekte auf betrieblicher Ebene. Es wird zudem aufgezeigt, dass sich die Wirtschaft durch Innovation und eine Neuausrichtung der Logistik optimal auf die neuen Rahmenbedingungen einstellen kann. Die Auswirkungen der LSVA und der Verkehrspolitik des Bundesrates insgesamt auf direkt betroffene Unternehmen sind vielfältig.

Die alte pauschale Schwerverkehrsabgabe von maximal 4000 Franken pro Jahr soll durch eine kilometer- und gewichtsabhängige Abgabe ersetzt werden. Dafür haben sich die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger 1994 ausgesprochen.

Das neue Schwerverkehrsabgabengesetz schreibt einen Abgabesatz zwischen 0,6 und 2,5 Rappen pro Tonne zulässigem Gesamtgewicht und gefahrenem Kilometer vor. Bei Zulassung von 40-Tonnen-Fahrzeugen kann der Abgabetarif bis höchstens drei Rappen erhöht werden. Das Klotener Abkommen mit der EU begrenzt den Tarif hingegen auf 2,7 Rappen. Gleichzeitig besteht die Möglichkeit, den Satz für Lastwagen bis 28 Tonnen um einen Fünftel zu reduzieren. Der geltende Tarif kann zudem emissions- oder verbrauchsabhängig ausgestaltet sein. Damit haben alte Lastwagen mit hohen Emissionswerten eine höhere Abgabe zu entrichten als moderne um-

weltfreundliche Fahrzeuge. Die Einnahmen werden zu zwei Drittel in die Bahninfrastruktur reinvestiert, ein Drittel kommt den kantonalen Strassennetzen zugute.

Gesamtbeurteilung statt Einzelbetrachtung

Für viele Unternehmen ist bei der Beurteilung der bundesrätlichen Verkehrspolitik die fiskalische Belastung durch die LSVA augenfällig. Die derzeit noch praktizierte pauschale Besteuerung des Schwerverkehrs war für Firmen mit grossen Transportleistungen eine sehr günstige Regelung. Die neue leistungsabhängige Abgabe ist daher für die meisten Unternehmen mit steigenden Fiskalabgaben verbunden. Trotzdem kann die LSVA nicht als wirtschaftsfeindliche Abgabe bezeichnet werden. Denn es handelt sich um ein zentrales Element einer Verkehrspolitik, die vielen Unternehmen zahlreiche Vorteile bringt. Firmen, die nicht direkt von der Neuausrichtung der Verkehrspolitik profitieren, können durch geeignete Massnahmen die Mehrkosten in einem tragbaren Rahmen halten.

Keine generellen Preiserhöhungen zu erwarten

In der Schweiz betragen die Transportkosten von Industrie, Handel und Gewerbe lediglich ein bis zwei Prozent des Umsatzes. Einzig bei Gütern mit geringer Wertschöpfung können sie bis auf sechs Prozent des Unternehmensumsatzes ansteigen. Die Transportkosten lassen sich mit den Aufwendungen für Gas, Wasser, Strom oder dem Skonto-Abzug für Kunden vergleichen. Vernachlässigbar sind sie jedoch keinesfalls, denn die Unternehmensgewinne betragen häufig ebenfalls ein

bis zwei Prozent des Umsatzes. Im Schatten der grossen Kostenblöcke wie Personalkosten oder Rohstoffe mit Werten von bis zu 30 Prozent sind die Transportkosten insgesamt gleichwohl von geringerer Bedeutung. Gerade weil die Personalkosten weit grösser sind als die Schwerverkehrsabgabe, wird es kaum zu einem vermehrten Einsatz mehrerer Kleintransporter anstelle eines Lastwagens kommen.

Bei einer Einführung der LSVA ergeben sich daraus theoretische Preiserhöhungen der Endprodukte von 0,2 bis 1,5 Prozent. Logistik-Experte Marcel Wunderli¹ kommt hingegen in seiner Studie „Betriebswirtschaftliche Auswirkungen der LSVA“ zum Schluss, dass auf Grund von Produktivitätssteigerungen keine allgemeine Preiserhöhung zu erwarten ist.

Die Zeit nutzen

Die gestaffelte Einführung der LSVA bis zum Jahr 2005 erlaubt den Unternehmen, sich auf die neuen Rahmenbedingungen einzustellen. Ein Lastwagen wird in der Regel über fünf Jahre oder 400'000 Kilometer abgeschrieben. Auch ohne die LSVA würde im Jahr 2005 also eine ganz andere Lastwagenflotte im Einsatz stehen als heute. Der Schweizer Wirtschaft steht damit genügend Zeit zur Verfügung, ihren Wagenpark an die neuen Verhältnisse anzupassen. Da es sich um Ersatzinvestitionen handelt, entstehen den Unternehmen keine zusätzlichen Investitionskosten. Bis die erwarteten Abgabesätze von maximal 2,7 Rp./tkm beziehungsweise 2,2 Rp./tkm in Kraft treten, können neue Logistikstrategien umgesetzt werden.

Gegenüber den meisten europäischen Ländern weist die Schweiz eine geringe Produktivität im Transportwesen auf. Die Transportkosten sind dementsprechend hoch. Gesteigert werden kann die Wirtschaftlichkeit auf vielfältige Weise. Die

Einführung der LSVA ist massgeblich dafür verantwortlich, dass die verschiedenen Möglichkeiten in den Unternehmen wahrgenommen werden. Denn nur eine verursachergerechte Abgabe setzt hohe Anreize, nach neuen Logistiklösungen zu suchen und mögliche Kosteneinsparungen wahrzunehmen.

Höhere Gewichtslimite spart Kosten

Die geplante Erhöhung der Gewichtslimite für Nutzfahrzeuge auf 40 Tonnen eröffnet den Transporteuren von schweren Gütern erhebliche Kosteneinsparungen. Bei einem Viertel des Binnenverkehrs ist nicht der Laderaum, sondern das Gewicht der begrenzende Faktor. 40-Tonnen-Fahrzeuge weisen eine Nutzlast von rund 26 Tonnen auf. Das sind zehn Tonnen mehr als bei 28-Tonnen-Lastwagen. Viele Transporte im Binnenverkehr können in Zukunft mit einem anstelle von zwei Lastwagen erledigt werden. Dies spart Personal-, Treibstoff- und Unterhaltskosten der Fahrzeuge, der Fuhrpark kann oftmals reduziert werden.

Sowohl beim Import als auch beim Export ergeben sich weitere kostensenkende Effekte. Teures Umladen an der Grenze wird hinfällig, Leerfahrten können eingespart werden. Die Zollabfertigung wird erleichtert, wenn weniger Papiere ausgestellt werden müssen.

Ein weiterer Aspekt betrifft insbesondere zerbrechliche und empfindliche Güter. Je weniger die Produkte umgeladen werden, desto kleiner ist das Verletzungsrisiko. Beim Import können geringfügig günstigere Einstandspreise bei Rohwaren entstehen. Beim Export kann durch tiefere Transportkosten und Zeitersparnisse eine erhöhte Wettbewerbstähigkeit resultieren.

Die grossen Einsparungsmöglichkeiten beim Transport schwerer Güter kompensieren insgesamt die höheren LSVA-Kosten von maximal 2,7 Rp./tkm für 40-Tonnen-Fahrzeuge.

¹ Dr. Marcel Wunderli, Verwaltungsrats-Mitglied der Usego Hofer Curti AG

Effizienzsteigerungen möglich

Neben der selektiven Ausnutzung der höheren Gewichtslimite stehen drei Strategien im Vordergrund: Volumenmässige Optimierungen, Steigerung der Fahrzeugauslastung und Supply Chains.

Bei rund drei Vierteln des Binnenverkehrs bildet das Ladevolumen den beschränkenden Faktor. Eine Anschaffung von 40-Tonnen-Fahrzeugen ist daher für viele wenig sinnvoll. Zumal der Laderaum (Länge, Breite, Höhe) der 28- und 40-Töner identisch ist, nicht jedoch der Abgabesatz der LSVA. Die maximal zulässige Gesamthöhe der Nutzfahrzeuge beträgt in der Schweiz vier Meter. Der aktuelle Fahrzeugstandard nutzt diesen Grenzwert nicht aus. Mit 1,2 Metern Unterbau und 2,4 Metern Aufbau beträgt die Gesamthöhe lediglich 3,6 Meter. Ein höherer Aufbau bei normaler Bereifung kann das Ladevolumen um zehn Prozent anheben.

In der Europäischen Union kommen bereits sogenannte „Jumbos“ zum Einsatz. Die Ladefläche liegt bei den modernen Fahrzeugen 0,7 Meter ab Boden. Innerhalb desselben gesetzlichen Rahmens kann das Ladevolumen so um 37,5 Prozent gesteigert werden.

Weitere Anstrengungen sollten auch zur Erhöhung der Auslastung unternommen werden. Bezüglich des Nutzungsgewichts liegt der Auslastungsgrad in der Schweiz bei 45 Prozent. Bezogen auf das Ladevolumen wird ein Wert von 55 Prozent erreicht. Auf den Hinfahrten sind die Fahrzeuge des Transportgewerbes und des Werkverkehrs zu 80 bis 100 Prozent ausgelastet. Anders sieht das Bild bei den Rückfahrten aus. Beim Werkverkehr weisen die Fahrzeuge einen Auslastungsgrad von null bis 25 Prozent auf. Diesen Wert gilt es zu verbessern, obwohl klar ist, dass mit Betonmischern keine Klaviere transportiert werden können.

Die dritte Strategie zur Steigerung der Produktivität im Transportwesen beinhaltet sogenannte Supply Chains. Bei dieser modernen Form der Logistik versuchen Kunden und Liefe-

ranten gemeinsam den Transport zu optimieren. Diskussionspunkte bilden einerseits technische Aspekte. An Gebäuden werden unter anderem Dachhöhe, Rampenhöhe und Abladetechnik betrachtet. Wert wird auch auf eine möglichst ideale Zufahrt gelegt (Kehrradien etc.). Ablauftechnische Optimierungen bilden den zweiten Pfeiler einer idealen Zusammenarbeit. Diese erstrecken sich vom Auftragseingang über die Datenerfassung bis zur Lieferung und Rechnungsstellung.

Die Unternehmen können mit Hilfe der drei Strategien auch die Produktivität der Transporte mit 28-Tonnen-Fahrzeugen verbessern. Damit kann die fiskalische Besteuerung einer LSVA von 2,2 Rp./tkm weitgehend aufgefangen werden.

Strassentransport profitiert von Verlagerung

Durch die Einführung der LSVA gewinnt die Bahn wieder zusehends an Attraktivität. Das Interesse für Bahntransporte ist in den Unternehmen durchaus vorhanden. In welchem Ausmass die Verlagerung tatsächlich stattfindet, ist zu einem grossen Teil davon abhängig, inwieweit die Bahnreform zu wirtschaftlich interessanten Angeboten führt. Eine moderne Bahninfrastruktur inklusive alpenquerender Flachbahn trägt zur nötigen Leistungssteigerung der Eisenbahnen bei.

Eine wirtschaftliche Bahn kommt wiederum dem Strassentransport zugute. Die Schweizer Wirtschaft kann kein Interesse an Strassen haben, die mit ausländischen Lastwagen überschwemmt sind. Je mehr Güter auf der Schiene befördert werden, desto weniger sind die Strassen verstopft. Dadurch reduzieren sich die Staukosten erheblich, der Strassentransport gewinnt an Effizienz.

Distanzschutz für Inländer

Die hiesigen Unternehmen haben durch die LSVA einen grossen Anreiz, ihre Logistik optimal auf die schweizerischen Bedingungen auszurichten. Werden 40-Töner zugelassen, ist davon auszugehen, dass ausländische Unternehmen auch dort standardmässig die schweren Lastwagen

einsetzen, wo eigentlich 28-Töner genügen würden. Der Abgabetarif kann aber für 28-Töner gegenüber den 40-Tönern um einen Fünftel reduziert werden. Schweizerische Unternehmen können dadurch einen Konkurrenzvorteil ausspielen, den europäische Mitbewerber nicht haben.

Beim Binnenverkehr kommt ein weiterer Vorteil für schweizerische Unternehmen hinzu. Bei der Erhebung der LSVA wird jeder einzelne gefahrene Kilometer ab Grenze verrechnet. Im Durchschnitt werden heute im Binnenverkehr 32 Kilometer gefahren. Der entsprechende Wert allein für die Anfahrt ausländischer Unternehmen setzt Wunderli bei 50 Kilometer für Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen an. Die zusätzlichen 50 Kilometer führen bei ausländischen Transporteuren zu einer Nettobenachteiligung von 50 Franken pro Fahrt (40t x 50km x 2,7Rp./tkm). Zum Vergleich: Heute beträgt die Tagespauschale für ausländische Lastwagen 25 Franken. Schweizer Unternehmen kommen so bei 55 Prozent des gesamten Transportvolumens in den Genuss eines Distanzschutzes.

Bilaterales Abkommen ausschlaggebend

Die Unternehmen erkennen zunehmend die Wichtigkeit eines wirtschaftlichen Transportwesens. Daher gehört die Logistik vielerorts zu den strategischen Führungsaufgaben. Die LSVA erhöht die Anreize, die Logistik zu optimieren und Möglichkeiten zur Produktivitätssteigerung zu eruieren und umzusetzen. Bei zahlreichen Unternehmen steht jedoch der europäische Aspekt im Vordergrund.

Die LSVA ist eng mit den bilateralen Verhandlungen verknüpft. Eine Annahme der LSVA würde die Position der Schweiz gegenüber der EU stärken. Ohne die LSVA würde die Schweiz einer ausländischen Lastwagenlawine gegenüberstehen. Das Schweizervolk würde dem niemals zustimmen. Die bilateralen Verhandlungen sind jedoch notwendig, um die Beziehungen zur EU

zu normalisieren. Ein erleichterter Zugang zum europäischen Binnenmarkt ist für die Schweizer Wirtschaft von grosser Bedeutung, denn die EU ist der weitaus wichtigste Handelspartner der Schweiz. Selbst Unternehmen, die im Transportbereich die Mehrkosten nicht voll kompensieren können, halten die LSVA deshalb für notwendig.

Firmenbeispiele zur LSVA

Im folgenden werden die konkreten Auswirkungen der LSVA auf Schweizer Unternehmen diskutiert.

Alcatel Cable Suisse SA

Bei Alcatel Cable Suisse SA werden täglich mehrere Tonnen Güter umgeschlagen. Allein für den Produktionsstandort Cortaillod beliefen sich die Strassentransporte in den ersten sechs Monaten dieses Jahres auf über 11 500 Tonnen.

Die Transportkosten bei den 28-Tonnen-Zisternenwagen würden sich bei einer Einführung der LSVA um zwei bis acht Prozent erhöhen. Bei zwei Dritteln aller Transporte übersteigt jedoch das Gewicht der Güter 15 Tonnen. 40-Töner erlauben daher eine Optimierung der Transportkosten. Bis heute mussten die Lastwagen ihre mit Rohstoffen beladenen Anhänger in Basel abkoppeln. Das Fahrzeug fuhr beladen ins Werk, lud die Ware ab, kehrte leer nach Basel zurück und holte den Anhänger. Die Möglichkeit, 25 Tonnen zu laden, reduziert die Transportkosten um so viel, dass die LSVA-Abgaben für 40-Töner kompensiert werden. Für die Alcatel Cable Suisse

SA wird die LSVA höchstens einen minimalen Einfluss auf die Preise haben. Die Alcatel kann hingegen von der verbesserten Verkehrsinfrastruktur bei Schiene und Strasse profitieren, die durch die LSVA ermöglicht wird.

Asea Brown Boveri AG

Bei ABB Schweiz stehen die bilateralen Verhandlungen im Mittelpunkt. Für das Badener Unternehmen stellt die LSVA eine Lenkungsabgabe dar, die die 28-Tonnen-Schutzmassnahme ablöst und die Einführung der 40-Tonnen-Limite ermöglicht. Die LSVA wird befürwortet, weil das Unternehmen Wert auf stabile Grundlagen für ihre Geschäftsbeziehungen mit der EU legt. Rund 85 Prozent des Bestellungseingangs der ABB Schweiz stammen aus dem Ausland. Die EU stellt dabei einen sehr wichtigen Markt dar.

Baer AG

Die Transporte der Baer AG sind auf Grund der Verpackungseinheiten volumenmässig und nicht gewichtsmässig beschränkt. Deshalb kann die Firma aus Küssnacht am Rigi nicht von einer Erhöhung der Gewichtslimite für Nutzfahrzeuge profitieren. Die LSVA betrifft sie hingegen bei Beschaffungstransporten als auch beim Vertrieb der Endprodukte. Zur Feinverteilung der Waren unterhält Baer AG einen grösseren Wagenpark kleinerer Transporter. Gegenüber Konkurrenten mit ausschliesslich schweren Lastwagen können daraus leichte Vorteile entstehen. Allein auf den Transportbereich bezogen rechnet das Unternehmen aus der Innerschweiz mit Mehrkosten bei einer Einführung der LSVA.

Führt die neue Abgabe jedoch zu einem erfolgreichen Abschluss der bilateralen Verhandlungen, sieht die Bilanz der Firma anders aus. Das Abkommen würde dem Käserei-Unternehmen den Zutritt zum wichtigen EU-Markt ermöglichen. Im Landwirtschaftsdossier ist eine Reduktion der fast prohibitiven EU-Zölle für Weichkäseprodukte vorgesehen. Damit das gesamte

Abkommen mit der EU zustande kommt, muss eine innen- wie aussenpolitisch vernünftige Einigung auch im Verkehrsdossier ausgehandelt werden. Dies ist mit der LSVA möglich.

Maschinenfabrik Rieter AG

Die Maschinenfabrik Rieter AG rechnet mit erheblichen Kosteneinsparungen bei einer Erhöhung der Gewichtslimite auf 40 Tonnen. Für die europaweiten Kardentransporte könnte eine beträchtliche Anzahl Lastwagen eingespart werden. (Karden sind Spinnereimaschinen, die Baumwollfasern reinigen und parallelisieren.) Um drei Karden zu transportieren werden zwei 28-Tonnen-Fahrzeuge benötigt. Auf einen 40-Tönnner können jedoch zwei ganze Karden geladen werden. Die Zulassung von 40-Tönnnern erlaubt eine bessere Auslastung der Komplettladungsfahrten. Rieter AG erwartet durch die geringeren Lastwagenbewegungen kleinere Frachtkosten.

Der Aufwand beim Beladen der Fahrzeuge reduziert sich bei 40-Tönnnern ebenfalls. Einsparungen resultieren auch auf Grund eines kleineren administrativen Aufwandes für Zolldokumente etc. Bei Terminproblemen erlauben höhere Gewichtslimite den Transport von schweren Containern auf der Strasse, was ein weiterer Vorteil für die Rieter AG ist.

MGC-Gruppe, Energie- und Plasmatechnik

Für die MGC-Gruppe ist die Zulassung von 40-Tonnen-Fahrzeugen mit einer besseren Tarifstruktur im Transportwesen verbunden. Die Lastwagen der im Anlagenbau tätigen Firma könnten besser ausgelastet werden. Zudem würden weniger Fahrten benötigt, weil zahlreiche Transporte mit einem anstelle von zwei Fahrzeugen getätigt werden könnten. Durch das Wegfallen unnötigen Umladens zwischen 28- und 40-Tönnnern kann das Beschädigungsrisiko eingedämmt werden. Das hat weitere Kosteneinsparungen zur Folge.

Das mittelständische Unternehmen ist im In- und Ausland auf eine rationelle, wettbewerbsfähige Logistik angewiesen. Die Reinvestitionen der LSVA-Einnahmen kommen der MGC-Gruppe entgegen. Zwei Drittel der Einnahmen werden in die Schieneninfrastruktur investiert, ein Drittel wird den Kantonen für ihre Strassennetze zur Verfügung stehen.

Sarnafil International AG

Die Zulassung von 40-Tonnen-Fahrzeugen wird bei Sarnafil zu erheblichen Kosteneinsparungen führen. Doppelfahrten mit unausgelasteten Fahrzeugen zwischen dem grenznahen 40-Tonnen-Korridor und dem Werk in Sarnen würden entfallen. Das gilt sowohl für Exporte von Endprodukten als auch für Importe von Rohmaterialien. Durch das Wegfallen des Umladens an der Grenze reduziert sich ferner das Verletzungsrisiko der heiklen Dichtungssysteme. Das Unternehmen schätzt die möglichen Kosteneinsparungen auf Grund einer erhöhten 40-Tonnen-Gewichtslimite auf ca. 450 000 Franken.

Scintilla AG

Die 40-Tonnen-Gewichtslimite ist für die Scintilla AG nur mit geringen Vorteilen verbunden. Lediglich bei sechs Prozent der Importe sind schwerere Fahrzeuge von Vorteil. Der Grund liegt in der Just-in-Time-Produktion, die grossgewichtige Transporte stark einschränkt. Beim Export sind ebenfalls keine grossen Kostenersparnisse zu erwarten, da bereits heute ein Grossteil per Bahn transportiert wird. Die Scintilla AG rechnet daher mit einer Erhöhung der Transportkosten um zwölf Prozent. Der Effekt auf die Erzeugnis-Preise wird aber nur 0,06 Prozent betragen.

Sulzer AG

Die Sulzer AG bezieht grosse Mengen von Blech und Stahl zur Verarbeitung aus dem Ausland. Heute müssen die Rohstoffe an der Grenze auf

kleinere Lastwagen umgeladen werden. Einige Strecken werden dadurch innerhalb der Schweiz doppelt gefahren. Dasselbe gilt für gewichtsintensive Produkte, die in der Schweiz hergestellt und ins Ausland transportiert werden.

40-Tonnen-Fahrzeuge können bei grossen Frachtvolumina den Bedarf an Fahrzeugen senken. Die Folge sind Kosteneinsparungen nicht nur bei den Fahrten, sondern auch im administrativen Bereich. Die geringere Anzahl an Fahrzeugabfertigungen reduziert auch den Aufwand der Frachtdokumentation. Zudem können bei höheren Gewichtslimiten die Kosten für Übergewichtsbewilligungen eingespart werden. Die möglichen Kosteneinsparungen beim Transport schwerer Güter werden als mindestens so gross eingeschätzt, wie der fiskalische Mehraufwand für 40-Töner.

Drei LSVA-Gegner unter der Lupe

Drei Unternehmen wurden von Marcel Wunderli im Auftrag der wf untersucht. Alle drei, die Brühwiler/TG, die Holz Zollhaus AG und die Model-Holding AG, gehörten auf Grund befürchteter Zusatzkosten zu den LSVA-Kritikern. Das Fazit der Studien lautet jedoch in allen Fällen: Die LSVA ist tragbar.

Holz Zollhaus AG

Bei der KMU Holz Zollhaus AG im freiburgischen Schwarzsee werden Artikel für den Do-it-yourself-Bereich aus Vollholz gefertigt; z.B.

Holzarrassen oder Teppich-Zierleisten. Für diese leichten, sperrigen Artikel werden heute die üblichen 28-Tonnen-Lastenzüge mit Anhänger eingesetzt. Nach Einführung der LSVa kann die Firma HZH die gesamten LSVa-Kosten dadurch einsparen, dass anstelle der heutigen vier 28-Töner künftig drei grossvolumige „Jumbos“ - ebenfalls 28-Töner - eingesetzt werden. Die Ausnutzung der vollen Höhe von vier Metern ab Boden sowie die kleinen Räder ermöglichen HZH in der Praxis eine Erhöhung des Ladevolumens um gut 25 Prozent. Damit verhindert HZH aus eigener Kraft Preiserhöhungen gegenüber den Kunden, welche 1,5 Prozent ausgemacht hätten. Bis ins Jahr 2005 muss HZH seine Fahrzeuge ohnehin ersetzen, weil sie dann abgeschrieben sind; die ganze Optimierung findet demzufolge ohne Zusatzkosten statt. Auch die Kunden sind bereit, bei diesen Änderungen mitzumachen.

Gegenüber der ausländischen Konkurrenz gewinnt HZH an Wettbewerbsstärke, indem die Ausländer weiterhin ihre teureren 40-Tonnen-LKWs einsetzen werden und nebst grösseren Distanzen ab Grenze auch einen höheren LSVa-Ansatz bezahlen.

Sägewerk Brühwiler

Die Holzwirtschaft in der Schweiz durchläuft einen mehrstufigen Fertigungsprozess vom Rundholz aus dem Wald, über Sägewerke, Hobelwerke, Veredelungen bis hin zum Fertigprodukt einerseits (z.B. Fenster) und Holzschnitzel für die Celluloseindustrie andererseits. Es ist gegenüber dem Ausland festzustellen, dass diese Einzelfunktionen mit zahlreichen Transporten an sich gegenüber der integrierten Fertigung im Ausland einen strukturellen Nachteil darstellt. Intuitiv würde man deshalb hier durch die LSVa eine Produktvertéuerung erwarten. Mit 850 kg/m³ ist Rundholz aber ein schweres Rohmaterial, womit die heutige 28-Tonnen-Limite mit 16,5 Tonnen Nutzlast lediglich erlaubt, 20 m³ pro Fahrt zu laden. Der Einsatz von 40-Tönern mit 25 Ton-

nen Nutzlast bringt hier sehr viel: Es können 30 m³ transportiert werden, womit sich in diesem ökologisch heiklen Bereich gleichzeitig die Anzahl Fahrten und die Transportkosten stark reduzieren. Dasselbe gilt auch für die geringwertigen Holzschnitzel.

Es konnte bei den diversen Untersuchungen in der Säge- und Holzverarbeitungsindustrie kein Fall identifiziert werden, wo die LSVa nicht durch Produktivitätserhöhungen wettgemacht werden kann. Aussagen über vermeintliche Existenzbedrohungen in der schweizerischen Sägeindustrie und Holzwirtschaft durch die LSVa entbehren damit sachlich jeder Grundlage.

Model-Holding AG

Die Model-Holding AG ist eine mittelgrosse Gruppe von Verpackungs- und Recyclingbetrieben. Durch die Anschaffung grossvolumiger Lastwagen, sog. Jumbos, kann im Bereich Wellkarton das Ladevolumen um über 37 Prozent erweitert werden. Heute wird bei Model auf einer Palette 1,8 Meter hoch geladen. Der notwendige Hohlraum zur Anhebung der Palette und die Palettenhöhe selber benötigen weitere 0,6 Meter. Insgesamt wird daher nur eine Innenhöhe von 2,4 Metern ausgenutzt. Bei den Jumbos beträgt die nutzbare Ladehöhe hingegen 3,3 Meter. Werden zwei 1,3 Meter hohe Paletten aufeinander geladen ergibt sich ein Netto-Zusatzvolumen von 30 Prozent.

Im Bereich Kunststoff-Recycling ist die Zulassung der 40-Töner von Bedeutung. Poly Recycling wird künftig anstelle von lediglich 16 Tonnen neu mit 22 Tonnen Nutzlast fahren können. Die 22-Töner-Nutzlast-Silos sind zudem in der EU Standard. Selbst bei einem erhöhten LSVa-Satz für 40-Töner resultiert noch ein Produktivitätszuwachs von über zehn Prozent.

Der implizit eingebaute Distanzschutz der LSVa gewährt der Model-Holding AG einen Wettbewerbsvorteil gegenüber ausländischen

Konkurrenten. Im Falle einer Wellkarton-Lieferung nach Winterthur beträgt dieser 200 Franken pro Lastwagen. Die LSVA-Zusatzkosten können damit insgesamt mehr als wettgemacht werden.

- **Rückfragen:** **Roberto Colonnello,**
Telefon 01/421 16 16
- **Untenstehende Studien von Dr. Marcel Wunderli können bei Frau Hirschi, wf, Postfach, 8032 Zürich, Fax 01/421 16 17 bezogen werden:**

Einführung der 40-Tonnen-Limite mit leistungsabhängiger Schwerverkehrsabgabe, Betriebswirtschaftliche Daten im schweizerischen Lebensmittelhandel.

Die schweizerische Sägeindustrie, Kurzstudie anhand der Firma Brühwiler/Thurgau.

LSVA am Beispiel einer KMU in einer Randregion, Neue Logistiklösungen für die Firma Holz Zollhaus AG.

Stellungnahme zum Brief Model-Holding AG.

Links

www.wf-online.ch

Unter der Rubrik „LSVA“ wird die Vorlage aus der Sicht der Wirtschaft diskutiert. Zudem finden sich im Dossier „Verkehr“ zahlreiche Artikel und Informationen zur LSVA.

www.parlament.ch

Die Seite des Bundes gibt einen Überblick über die parlamentarische Behandlung des Schwerverkehrsabgabegesetzes im Parlament und die Stellungnahme des Bundesrates. Zu finden sind die Informationen unter „Abstimmung vom 27. September 1998“.

www.lsva.ch

Das Komitee für eine gerechte Schwerverkehrsabgabe legt dar, warum es sich für die LSVA einsetzt.

www.astag.ch

Der Nutzfahrzeugverband Astag nimmt gegen die leistungsabhängige Abgabe Stellung.

Kommentar

Mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) steigt die Abgabelast der Unternehmen. Deshalb sind die wenigsten Firmen über die LSVA besonders erfreut. Ausnahmen bilden (Bau-) Unternehmen, die bei der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur involviert sind sowie die Bahnen. Um der Schweizer Wirtschaft im Rahmen der bilateralen Verhandlungen verschiedene Erleichterungen zu ermöglichen, ist die LSVA jedoch nötig. Denn: Die Erhöhung der Gewichtslimite auf 40 Tonnen würde bei einer Volksabstimmung ohne diese Schutzmassnahme von den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern nicht akzeptiert.

Bei ganzheitlicher Betrachtung wiegen die Vorteile einer 40-Tonnen-Gewichtslimite, eines bilateralen Abkommens mit der EU und einer verbesserten Infrastruktur für Schiene und Strasse die fiskalische Mehrbelastung vieler Unternehmen auf.

Zudem: Der Schweizer Wirtschaft steht genügend Zeit zur Verfügung, um sich optimal auf die neuen Rahmenbedingungen einzustellen. Längst fällige Verbesserungen im Logistikbereich können realisiert, neue Möglichkeiten ausgeschöpft werden. Dennoch wird es Firmen geben, die trotz einer neu ausgerichteten Logistik die zusätzlichen Kosten im Binnenverkehr nicht ganz kompensieren können. Die Folge dürften kleine Preissteigerungen sein. Da die Voraussetzungen jedoch für alle Konkurrenten der selben Branche identisch sind, kann die LSVA als wettbewerbsneutral bezeichnet werden.

Die LSVA wird gesamthaft zu einer erhöhten Produktivität in der Logistik führen. Ein Verharren auf dem Status quo würde zwar einzelnen Partikularinteressen entgegenkommen. Die notwendigen Korrekturen in der Verkehrspolitik (Einführung der Kostenwahrheit) wären in der Zukunft jedoch um so schmerzhafter. RC